БИБЛИОТЕКА АДЪЮТАНТА
БОЕВЫЕ КОРАБЛИ МИРА

Д.В. Лихарев

АДМИРАЛ ЭНДРЮ КАННИНГХЭМ

БОРЬБА ВЕЛИКОБРИТАНИИ
ЗА ГОСПОДСТВО НА СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ
В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XX ВЕКА

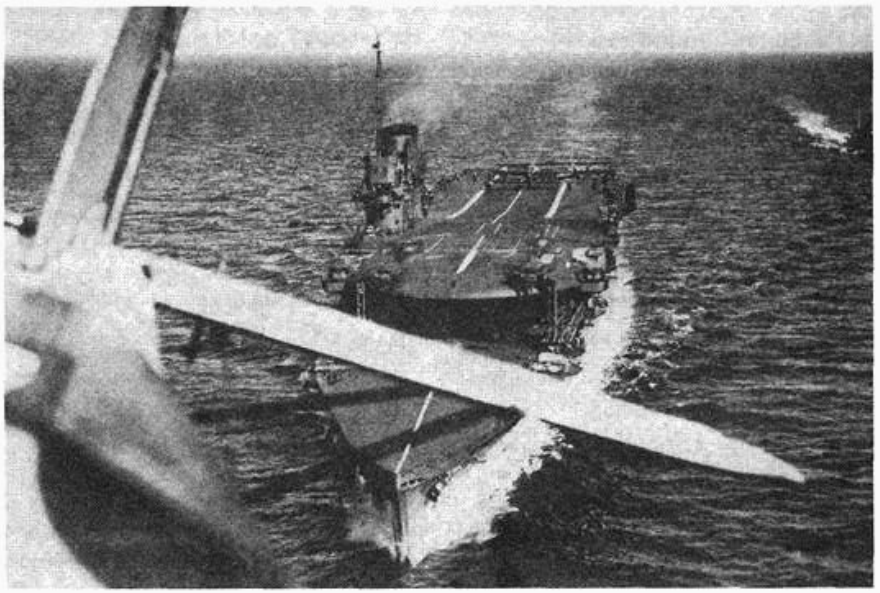
SHOUT
SHARE
IT

Annotation

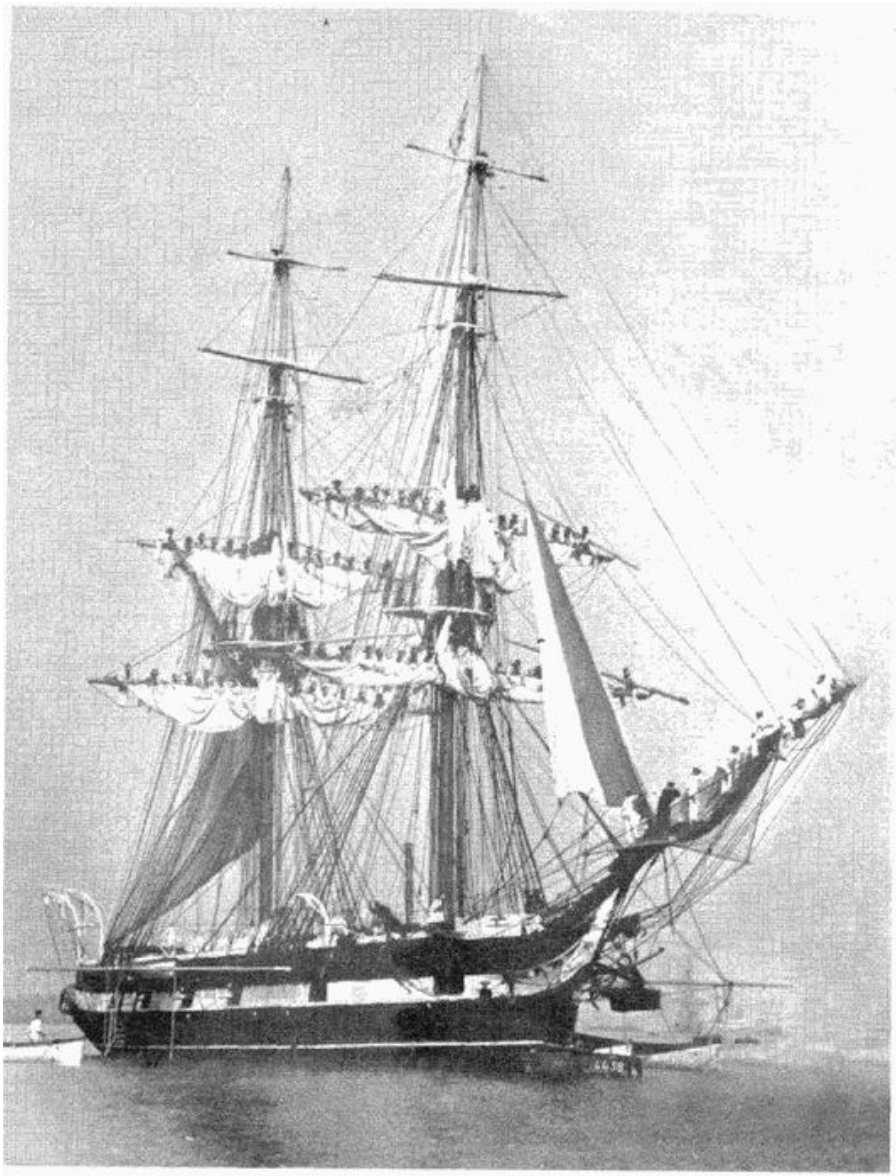
Биография адмирала дана на фоне развития военно-морских сил Великобритании, политики и дипломатии крупнейшей морской державы в первой половине XX века, решающих сражений за господство на Средиземном море в годы первой и второй мировой войны. Монография доктора исторических наук, профессора Д. В. Лихарева представляет собой первое в отечественном англоведении исследование жизни и деятельности выдающегося британского флотоводца, одного из самых известных адмиралов второй мировой войны Эндрю Брауна Каннингхэма. Книга предназначена для широкого круга читателей, интересующихся военно-морской историей.

- Лихарев Дмитрий Витальевич
  - Введение
  - Глава I
  - Глава II
  - Глава III
  - Глава IV
  - Глава V
  - Глава VI
  - Глава VII
  - Вместо заключения
  - Источники и литература
  -
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9

Лихарев Дмитрий Витальевич Адмирал Эндрю Каннингхэм (Борьба Великобритании за господство на Средиземном море в первой половине XX века.)



Введение



Последние два столетия на британском флоте все поверяется именем Горацио Нельсона. Это высшая планка и недостижимый идеал, приблизиться к которому в XX веке удалось только одному английскому флотоводцу. Когда один из известных боевых адмиралов Второй мировой войны Бернард Роллингс, сам имевший великолепный послужной список, завещал высечь на своем надгробном памятнике надпись «Один из капитанов

Каннингхэма», традиции нельсоновской «ватаги братьев» здесь прослеживались со всей очевидностью. Для посвященного человека такая надгробная эпитафия говорила о многом. У многих из тех, кто командовал кораблями в Трафальгарском сражении, на могилах красуется надпись: «Один из капитанов Нельсона». Таким образом, Роллингс полагал, что пи одно из морских сражений, в которых ему довелось участвовать, не прославит его больше, чем тот факт, что ему довелось служить под началом Эндрю Брауна Каннингхэма.

Свою морскую славу Каннингхэм стяжал там же, где взошла звезда Нельсона — на Средиземном море. Блеск побед, одержанных им над итальянским флотом в 1940–1943 гг. был особенно ярок на фоне череды неудач и поражений британского оружия в сухопутных компаниях в Европе. Ночной рейд палубной авиации английского Средиземноморского флота на Таранто 11 ноября 1940 г., в ходе которого удалось вывести из строя главные силы итальянского флота, послужил каноном, по которому год спустя японская авианосная авиация нанесла сокрушительный удар по Тихоокеанскому флоту США в Перл-Харборе. В ночном бою у мыса Матапан 28 марта 1941 г. Каннингхэм действовал так рискованно, как будто он вел не эскадру линкоров, а флотилию вертких миноносцев. Риск оказался оправданным: три итальянских тяжелых крейсера расстреляны прямой наводкой за несколько минут. Англичане потерь не понесли. Именно благодаря упорству и настойчивости Каннингхэма. а также его мастерству флотоводца, англичанам удалось в 1940–1942 гг. удержать Египет, Мальту и сохранить господство в восточной части Средиземного моря, несмотря на численное превосходство итальянского флота.

С вступлением в войну СССР и США ситуация начала постепенно меняться в пользу антигитлеровской коалиции. Командование объединенными англо-американскими морскими силами, осуществлявшими высадку десанта в Северной Африке и вторжение в Сицилию, не случайно было возложено на адмирала Каннингхэма. Ни один военный моряк союзников не знал Средиземноморский театр военных действий лучше, чем Каннингхэм, прослуживший на Средиземном море в общей сложности не менее 15 лет и воевавший там и в Первую и во Вторую мировую войну.

Звездный час адмирала Каннингхэма наступил 10 сентября 1943 г., когда корабли британского Средиземноморского флота вышли в море принять капитуляцию уцелевших итальянских кораблей. Впоследствии старый адмирал писал: «Это было самое впечатляющее зрелище, потрясшее меня до глубины души. Я

видел наяву, как сбылись мои самые смелые мечты, которые я вынашивал несколько лет: вид моего старого флагманского корабля „Уорспайта“, который три года назад нанес итальянцам первый удар, а теперь конвоировал своих прежних противников, наполнил меня чувством величайшей гордости, которое живет во мне до сих пор. *Я* этого никогда не забуду. Я приказал просигналить мои поздравления „Уорспайту“ и сообщить, что он с полным правом занимает свое место во главе этой колонны». На следующий день Каннингхэм приказал отправить радиограмму в Лондон: «Рад сообщить Вашим Превосходительствам, что итальянский линейный флот теперь стоит на якоре под прицелом орудий мальтийских фортов».

В том же 1943 году, 16 октября адмирал Каннингхэм принял высший пост в военно-морской иерархии Великобритании — первого морского лорда. В этом качестве он осуществлял руководство морской политикой Британской Империи вплоть до своей отставки в июне 1946 г.

Как ни парадоксально, но в Англии об адмирале Киннингхэме написано не так уж много. На то имелись свои причины. Каннингхэм терпеть не мог прессу и журналистов. Добиться у него хотя бы небольшого интервью было необычайно сложно. В этом смысле его можно считать полной противоположностью Дж. А.Фишеру, который старательно культивировал хорошие отношения с «дружественной прессой». Но Фишер был адмиралом-политиком и, обладая незаурядным политическим чутьем, прекрасно понимал необходимость формирования в обществе положительного отношения к своим реформам и осознания необходимости глубоких преобразований. Каннингхэм хотя и принадлежал к другому, более молодому поколению морских офицеров, наделе проявил себя человеком гораздо более консервативным, воспитанным на аксиоме XIX века «Флот — Великий Немой».

С другой стороны, пять лет спустя после выхода в отставку Каннингхэм опубликовал обстоятельнейшие 700-страничные мемуары, выдержавшие пять переизданий.[1] В этом объемистом томе адмирал с редкой тщательностью и точностью описал факты своей биографии. Таким образом, ему удалось успешно и надолго навязать обществу собственную интерпретацию своей роли в тех ключевых событиях Второй мировой войны, к которым он был непосредственно причастен.

Первые научные биографии Каннингхэм а, приготовленные О.Уорнером и С.У.Пэком, по сути дела, представляли собой переложения воспоминаний адмирала.[2] В силу ряда причин объективного и субъективного характера, прежде всего связанных

с ограниченностью доступа к архивным документам времен Второй мировой войны, эти книги не смогли соответствовать поставленным задачам. Лучший разбор сражений, которые были даны английским Средиземноморским флотом под командованием адмирала Каннингхэма, содержит классический 3-томный труд Стефана Роскилла о военных действиях на море в годы Второй мировой войны.[3] Личность Каннингхэма не была обойдена вниманием в монографиях Питера Гретона и того же Роскилла, анализировавших взаимоотношения Уипстоиа Черчилля с адмиралами.[4] До последнего времени этими авторами фактически исчерпывался круг серьезной литературы о Каннингхэме.

Положение дел изменилось с начала 90-х гг, когда открылся доступ к документам личного архива адмирала. В 1991 г. увидела свет книга Ричарда Олларда, который представил оригинальный сравнительный анализ личностей двух знаменитых английских адмиралов первой половины XX в. — создателя «Дредноута» Дж. А.Фишера и Каннингхэма.[5] Раздел о Каннингхэме написан исключительно на неопубликованных архивных источниках, впервые введенных в научный оборот. Далее хотелось бы отметить два обстоятельства очерка о Каннингхэме. написанных авторитетными военно-морскими историками — Джоном Уинтоном и Майклом Симпсоном. Первая статья появилась в сборнике под редакцией С.Хорвата «Великие флотоводцы Второй мировой войны»[6], а вторая — в сборнике «Первые морские лорды: от Фишера до Маунтбэттена», ответственным научным редактором которого выступил М.Х.Мэффет.[7] Оба автора продолжили свои изыскания. Итогом работы Уинтона стала 400-страничная весьма основательно документированная монография о Каннингхэме, которая на сегодняшний день является новейшей и наиболее полной научной биографией адмирала.[8] Что касается Симпсона, то он подготовил к публикации переписку Каннингхэма, которая была издана в 2-х томах под эгидой Общества военно-морской истории Великобритании.[9] Этот сборник включает более 700 писем личного и официального характера, большинство из которых впервые введены в научный оборот. Нет никаких сомнений, что двухтомный «Архив Каннингхэма» послужит в дальнейшем неоценимым подспорьем для специалистов, занимающихся историей Второй мировой войны.

Таким образом, на протяжении 90-х гг. усилиями английских историков были закрыты многие «белые пятна» в биографии знаменитого флотоводца.

Обширный документальный материал, введенный в научный

оборот за последние годы и выявившийся в связи с этим круг дискуссионных проблем вокруг фигуры Каннингхэма в зарубежной исторической литературе, пробудил автора всерьез заняться этой темой и предложить российскому читателю свою точку зрения на роль этой яркой личности британской военно-морской истории. Тем более, что в отечественной историографии такая попытка пока никем не предпринималась. Пользуясь случаем, хотелось бы выразить самую искреннюю признательность ученому секретарю Общества военно-морской истории Великобритании доктору Эндрю Ламберту, представившему текст мемуаров Каннингхэма и сборник его писем, а также военно-морским историкам Ричарду Олларду и Джону Уинтону, оказавших неоценимую помощь в получении материалов из Англии.

Глава I
Как стать моряком (1883–1914)

Если внимательно изучить послужной список Эндрю Брауна Каннингхэма, стиль его командования кораблями и соединениями, его отношение к морской службе, может сложиться впечатление, что он потомственный моряк в десятом колене, среди предков которого как минимум 3–4 адмирала. Между тем, он родился в семье профессора медицины. Произошло это 7 января 1883 г. в доме по адресу Гросвенор-сквер, 42 округа Рэтмайнс, графства Дублин. У маленького Эндрю уже имелись брат и сестра, а несколько лет спустя на свет появились еще один брат и сестра.

Хотя будущий адмирал родился в Ирландии, семейство Каннингхэмов имело шотландские корни. Его дед по отцовской линии преподобный Джон Каннингхэм был пресвитерианским священником и даже избирался председателем Совета церквей Шотландии. В своих мемуарах адмирал Каннингхэм писал: «Я смутно помню деда, умершего, когда мне было всего 10 лет, но хорошо запомнил его веселый нрав. Бабушку, напротив, я помню отлично: она была высокой и величавой персоной, от которой мы, дети, старались держаться подальше, поскольку она, в отличие от деда, являлась поборницей строгой дисциплины. Дед имел обыкновение делать нам подсказки, когда по воскресеньям мы должны были рассказывать бабушке наизусть молитвы, псалмы и гимны».

Джон Каннингхэм имел семерых детей. Его сын Дэниел Каннингхэм (отец будущего адмирала) окончил с отличием медицинский факультет Эдинбургского университета и сделал блестящую научную карьеру. Всего 2 года спустя после окончания университета он получил ученую степень доктора медицины, а его диссертация была отмечена золотой медалью.

В 1879 г. Дэниел Каннингхэм женился на Элизабет Браун, также дочери священника. Три года спустя молодая семья переехала в Ирландию. Доктор Каннингхэм получил должность профессора анатомии в Колледже Тринити, в Дублине, где проработал 20 лет. «Мой родитель был неутомимым тружеником», — вспоминал адмирал Каннингхэм, «В Колледж Тринити он уходил в 7.30 утра и проводил там целый день, а возвратившись домой, вечером еще работал в своем кабинете до

полуночи. Мы, дети, виделись с ним редко, за исключением летних каникул, хотя иногда, когда мы ложились спать, он проводил с нами полчаса, рассказывая истории о животных или читая вслух книжки. Его очень любили не только коллеги из университета и студенты, но вообще все, кто его знал».

Дениэл Каннингхэм не ограничивался только рутинной административной работой по руководству кафедрой. Будучи в Дублине, он написал «Руководство по анатомии» и возглавил авторский коллектив учебника на ту же тему, над которым работали многие известные анатомы — ученики сэра Уильяма Тэрнера. Обе эти книги выдержали несколько переизданий и долгое время считались в Англии образцовыми работами. Каннингхэм-старший также являлся автором многочисленных статей, опубликованных в различных научных журналах. Несомненно, что в то время в английских медицинских кругах он считался одним из ведущих ученых-анатомов и преподавателей анатомии.

Впоследствии, в 1904 г. Дэниела Каннингхэма пригласили в Эдинбургский университет, где он возглавил медицинский факультет. В этом качестве он проработал там до самой своей смерти в 1909 г. 20 лет, прожитых в Дублине, профессор Каннингхэм считал самыми счастливыми в своей жизни. В ирландской столице у него было множество увлечений помимо работы.

Он очень интересовался животными и являлся ученым секретарем Королевского зоологического общества Ирландии, а позднее занял пост председателя. Руководство Общества проводило заседания каждую субботу утром в помещении Дублинского зоопарка. Для маленького Эндрю еженедельные походы в зоопарк были одним из главных развлечений. Пока шло заседание, он вместе с братьями бродил по территории, разглядывая животных. Поскольку все служители зоопарка хорошо знали мальчишек, им позволяли смотреть и делать то, что обычной публике не разрешалось.

Эндрю Каннингхэм считал, что у него было счастливое детство. «Мама, которую мы все обожали, была прекрасным воспитателем и имела замечательный характер. Хотя временами она обходилась с нами строго, когда мы того заслуживали, она сделала нас очень счастливыми. Подчас она защищала нас от праведного отцовского гнева. Сказать по правде, мы, мальчишки побаивались нашего папашу, возможно потому, что слишком редко его видели. Угроза нашей поварихи-ирландки „Вот, пожалуюсь на вас доктору“! обычно возвращала меня и моего старшего брата к порядку и дисциплине. Когда мы носились по

кухне Энни и делали набеги на ее кладовую, она грозила нам всеми мыслимыми карами, но ни разу не выполнила ни одну из них, даже когда однажды я мазнул ее по лицу сапожной щеткой. Она покрывала многие наши шалости. Я до сих пор вспоминаю о ней с большой теплотой».

Летом все семейство выезжало на два месяца, в деревню. Любимым отдыхом Дэниела Каннингхэма была рыбалка. Отправляясь на лососевые речки в отдаленные уголки Ирландии, он частенько брал с собой сыновей. Возможно, именно тогда Эндрю Каннингхэм приобрел свою страсть к рыбалке. Будущий адмирал всю жизнь оставался заядлым рыболовом и не упускал возможности посидеть с удочкой. Занимаясь своими научными изысканиями, профессор Каннингхэм пришел к выводу, что самым важным из иностранных языков является немецкий. Соответственно, няньками и гувернантками у его детей служили исключительно немки, «очень достойные женщины», от которых они многому научились, С детьми все время говорили по-немецки и к 9 годам Эндрю Каннингхэм уже разговаривал на этом языке также хорошо, как и на родном.

Таким образом, маленький Эндрю получил отличное домашнее воспитание и основы знаний, что давало повод предположить вполне успешное продвижение в будущем по научной или преподавательской стезе. В 1891 г. его отдали в частную школу мистера Т.В. Морли в Дублине. Однако юный Каннингхэм школу Морли невзлюбил с самого начала и не очень-то многому там научился. Дэниел Каннингхэм поначалу решил, что в этом заведении система обучения недостаточно хороша и вся проблема только в этом. По окончании трех четвертей он забрал сына из школы Морли и отправил его в Эдинберг, где Эндрю поселился у двух своих незамужних теток по материнской линии — Ком-ни Джин и Хелен Браун, в доме по адресу Пальмерстон-плейс, 28.

В шотландской столице его определили в частную гимназию для мальчиков. Однако, хотя порядок в этом заведении «оказался слишком суровым даже в младших классах», профессорский сынок учился с тем же результатом, что и в школе Морли. Эндрю, несомненно, унаследовал от отца быстрый ум и интеллектуальные способности, но отнюдь не трудолюбие и стремление к знаниям. Ему легко давалась математика, он играючи решал математические задачи и успешно постигал геометрию. Зато в латыни, французском, родном языке и прочих предметах, для постижения которых требовались прилежание, усидчивость и трудолюбие, Каннингхэм-младший никак не мог преуспеть. После некоторых размышлений профессор Каннингхэм

по видимому пришел к выводу, что с этим уже ничего не поделаешь. «Не знаю, почему это пришло в голову моему отцу, но однажды, к своему большому удивлению, я получил от него телеграмму: „Не хотел бы ты служить на флоте“? Идея мне понравилась и я заявил своим тетушкам: „Да, я хотел бы стать адмиралом“».

Так, судьба Эндрю Каннингхэма была решена. Отец забрал его из эдинбергской мужской гимназии и отправил в Стаббингтон-хауз в городе Фархэме, где мистер Монтагю Фостер держал специализированную школу, готовившую мальчиков для военного флота. В Стаббингтоне Каннингхэм провел почти три года и, по его собственному утверждению, ему там «очень правилось». За мальчиками хорошо присматривали и очень хорошо кормили. Учеба в этих «военно-морских классах» представляла собой сплошную зубрежку. От учащихся требовали прежде всего огромных способностей к запоминанию. Изучение английской истории, например, сводилось к заучиванию дат всех важнейших событий от высадки на Британских островах легионов Цезаря до воцарения Якова I. «Помню, однажды наш учитель истории Исааке, по прозвищу „Гад“, сказал мне скрипучим голосом: „Просто удивительно, как у такого умного отца может быть такой сын-идиот“».

Осенью 1896 г. «военно-морской класс» Фостера отправился в Лондон сдавать государственный экзамен для поступления на военный флот. В тот год военно-морское ведомство планировало набрать 65 кадетов. По результатам экзаменов, в списке из 65 принятых Эндрю Каннингхэм занимал 14-е место, что можно считать неплохим результатом. 15 января 1897 г. 14-летнего мистера Каннингхэма включили в списки кадетов Флота Ее Королевского Величества и он приступил к занятиям на учебном корабле «Британия». Все 65 поступивших были разделены на 4 класса. В таком составе им предстояло проучиться 15 месяцев.

Учебный корабль «Британия» едва ли мог считаться кораблем в обычном смысле этого слова. Он состоял из двух корпусов, некогда принадлежавшим парусным линейным кораблям — двухдечному «Хиндустану» и трехдечной «Британии». Оба корпуса были полностью лишены мачт и такелажа и наглухо скреплены между собой широким помостом. Это сооружение стояло на мертвом якоре у самого берега в устье реки Дарт. чуть ниже того места, где теперь находится здание Королевского Военно-Морского Колледжа в Дартмуте.

На верхних палубах находились помещения для учебных классов и тренажеров. На батарейных палубах размещались столовая и жилые помещения. Кадеты спали в гамаках, личные

вещи и одежду держали в матросских сундучках. На «Британии» царила спартанская обстановка. Подъем производился в 6.30 утра и, независимо от времени года, день начинался с обливания забортной водой. Кадеты воспитывались в жесткой муштре и за серьезные провинности подвергались телесным наказаниям. Публичная порка, которую виртуозно исполнял мускулистый старшина, предусматривала от 6 до 12 ударов линьками. За мелкие проступки полагались менее суровые взыскания, перечисленные в специальном перечне от номера 1-го до 7-го: более ранняя побудка и более поздний отбой, дополнительные упражнения с шестом или винтовкой, лишение карманных денег, лишение увольнительных и проч.

Все действия были строго регламентированы и производились по приказу. Так, после удара в рынду вахтенный объявлял: «Чистить зубы» или «Вечерняя молитва». Любое проявление независимости, оригинальности или интеллекта сверх предписанного не приветствовалось. Помимо всего прочего новички часто подвергались издевательствам и притеснениям со стороны старшекурсников.

Такая система обучения не могла бесследно пройти для психики подростков. Многие прошли через эти жернова без видимых последствий. Из них потом получились высококлассные морские офицеры. Некоторым удалось добраться до самых вершин служебной лестницы. Но правда и то, что многие не выдерживали. Надломленные физически и психически, они впоследствии всей душой ненавидели морскую службу и демобилизовывались при первой же возможности. Казалось бы. мальчика из интеллигентной семьи, каковым являлся Эндрю Каннингхэм, ожидала долгая и болезненная адаптация в этом суровом мире. Однако он стал в нем своим на удивление быстро. Английский историк Джон Уинтон, тщательно изучивший судовые журналы «Британии» за 1897–1898 гг., обнаружил, что за время обучения Каннингхэм практически не подвергался наказаниям, а в его выпускном сертификате поведение удостоилось оценки «очень хорошо».

Очевидно суровым наставникам было невдомек, что любимым развлечением кадета Каннингхэма стали кулачные поединки с однокурсниками, которые проходили во время воскресных увольнительных в заброшенной каменоломне на окраине Дартмута. Уже во время учебы на «Британии» в полной мере проявился агрессивный бойцовский характер будущего флотоводца. Он не только избежал притеснений со стороны старшекурсников, но вскоре стал грозой всех курсантов. Коренастый, крепко сбитый, Каннингхэм получил кличку

«Мордатый». На иного кадета он мог нагнать нешуточного страху, когда подходил к нему и, ткнув пальцем в грудь, объявлял: «Деремся с тобой в воскресенье»! В своих мемуарах адмирал вспоминал о «гомерической битве», состоявшейся между ним и кадетом Чарльзом Свифтом, «которая закончилась вничью, поскольку мы оба были буквально залиты кровью. Из-за чего мы дошли до драки, на которую пришел посмотреть весь наш курс, положительно не могу припомнить. Хотя не думаю, что я был слишком уж задиристым мальчиком».

Учебная программа на «Британии» носила сугубо технический характер: математика, в объеме, необходимом для постижения навигации, немного французского языка, немного военно-морской истории и, конечно же паровые механизмы, сигнальные коды, судовождение и все сопутствующие им прикладные дисциплины. Наибольшей популярностью у кадетов пользовалось судовождение. Даже в 1897 г. парус еще не уступил окончательно места паровой машине. В составе британского флота в то время все еще сохранялась «учебная эскадра» в составе 4 парусных корветов, оснащенных также и машинами, — так называемых «винтовых крейсеров», как их официально именовали. В Портсмуте и Плимуте в качестве учебных кораблей еще использовались парусные бриги, внушительное число парусных корветов, шлюпов и канонерских лодок продолжали нести службу на отдаленных морских станциях у берегов Африки и Китая.

Поэтому на «Британии» кадетов продолжали обучать элементам парусного судовождения в ходе практических занятий на тендере «Вэйв», стоявшем в устье реки на мертвом якоре, и недельных плаваний в открытом море на шлюпе «Рэйсер». После того как кадеты получали достаточно практических навыков, им разрешали пользоваться шестью тяжелыми и неповоротливыми парусными катерами, имевшимися в распоряжении учебного подразделения. Именно в те годы Эндрю Каннингхэм приобрел страсть к хождению под парусами и посвящал этому занятию каждый свободный час.

Учебная нагрузка на теоретических занятиях едва ли могла считаться чрезмерной. Учебным кораблем «Британия» в ту пору командовал капитан I ранга А.Дж. Керзон-Хоу, по слухам, имевший репутацию «самого вежливого и пунктуального офицера на флоте», но в целом, человек мало примечательный. Гораздо более колоритной фигурой являлся старший офицер «Британии» капитан-лейтенант Кристофер Крэддок, щеголявший безупречно подогнанным мундиром и хорошо ухоженной темной бородкой, которая делала его похожим на Фрэнсиса Дрейка. Тот самый

Крэддок, который 17 лет спустя, будучи уже контр-адмиралом, принял роковое решение дать бой германской эскадре Максимиллиана фон Шпее у мыса Коронель и погиб вместе со своими кораблями.

Одним из наиболее ярких эпизодов того времени, запомнившихся Каннингхэму, стал грандиозный военно-морской парад, устроенный 26 июня 1897 г. на рейде Спитхэда по случаю бриллиантового юбилея царствования королевы Виктории. «Всех кадетов отправили в Спитхэд на „Рэйсере“ и древнем интендантском судне „Уаи“. Имели место очень смешные и суетливые сборы; мне особенно запомнилось, с каким трудом каждый из нас отыскивал свои ботинки среди сотни одинаковых пар, сваленных в кучу после чистки».

На рейд Спитхэда прибыли 165 военных кораблей. В их числе стояли 21 эскадренный броненосец 1 класса и 25 броненосных крейсеров. Эскадры, вытянувшиеся в кильватерные колонны на десятки километров, являли взору внушительное зрелище. Все корабли были расцвечены флагами и покрашены по правилам викторианской эпохи: желтые мачты и трубы, белые надстройки, черный борт выше ватерлинии, красный — ниже, разделенные белой полосой. «Наш флот», — с гордостью вещала «Таймс», — «без сомнения, представляет собой самую неодолимую силу, какая когда-либо создавалась, и любая комбинация флотов других держав не сможет с ней тягаться. Одновременно он является наиболее мощным и универсальным орудием, какое когда-либо видел мир».

Эта могучая сила, в свою очередь, покоилась на самой разветвленной морской торговле и самой стабильной финансовой системе, поскольку Великобритания продолжала оставаться богатейшей страной мира. Благодаря своей обширной колониальной империи. Англия контролировала важнейшие стратегические пункты и имела военно-морские базы по всему свету. «Пять стратегических ключей, на которые замыкается земной шар», — чеканил адмирал Фишер. — «Дувр, Гибралтар, Мыс Доброй Надежды, Александрия и Сингапур, — все в английских руках»!

Едва ли юным кадетам, построенным на реях «Рейсера» и с восторгом глазевшим на проходившую мимо королевскую яхту «Виктория и Альберт», могло прийти в голову, что видят они осень британского морского могущества. Благодушие и успокоенность викторианской эпохи уже никогда больше не вернется в английское Адмиралтейство, а господство Англии на море уже никогда не будет таким бесспорным и незыблемым. Гонка морских вооружений уже набирала обороты, и Англии

вскоре придется прилагать титанические усилия, чтобы удержать «трезубец Нептуна» в своих руках. На верфях Японии, Германии и США лихорадочно сооружались могучие эскадры, которые через несколько лет будут брошены на чашу весов мирового равновесия. Именно эти три державы в ближайшие десятилетия готовились бросить вызов «Владычице морей».

В апреле 1898 г. учеба Эндрю Каннингхэма на «Британии» закончилась. В списке выпускников он стоял десятым по успеваемости. Итоговый аттестат Каннингхэма свидетельствует, что его экзаменовали по весьма солидному списку дисциплин для 15-летнего мальчишки: религиозные знания, алгебра, геометрия, простая тригонометрия, прикладная и теоретическая тригонометрия с использованием в навигации, сферическая тригонометрия с применением в астрономии, навигация практическая и теоретическая, составление карт и их использование в практике навигации, использование и устройство компаса, барометра, термометра и т. д., элементарная физика, французский язык, военно-морская история, география, астрономия, черчение, механика.

Каннингхэм также получил сертификат I класса по математике (1.171 балл из 1.500 возможных), сертификат II класса по французскому языку и дополнительным предметам (510 баллов из 750 возможных) и сертификат III класса по судовождению. Такой результат считался очень хорошим. Пройдя 7-месячную практику в море после окончания учебы на «Британии». 15 июня 1898 г. Каннингхэм был произведен в звание мичмана без дополнительной переэкзаменовки.

При распределении по местам прохождения службы выпускников спрашивали, где именно каждый из них хотел бы служить. У Каннингхэма на этот счет конкретных идей не было и он решил отправиться вместе с одним из лучших своих дружков по «Британии» Генри Колтом, который почему-то страстно желал попасть на Мыс Доброй Надежды, где размещалась Западно-Африканская военно-морская станция. Друзья знали, что эскадра, базировавшаяся там. была совсем небольшой и состояла из устаревших кораблей, по им хотелось посмотреть дикую природу Африки. К тому же они надеялись, что там им может представиться случай поучаствовать в какой-либо военной экспедиции.

Весной Каннингхэм отправился домой в отпуск и об этом разговоре с начальством больше не задумывался. Однако, к величайшему изумлению двух товарищей. они получили назначение на крейсер «Фокс», базировавшийся на Мыс Доброй Надежды. Каннингхэму пришел из Адмиралтейства конверт с

приказом отбыть в Кейптаун на пароходе «Норман», принадлежавшем «Юнион Стим Шип Компани». «Норман» оказался большим и при том весьма старым почтовым пароходом, переполненным пассажирами. Путешествие до южной оконечности Африки юные мичманы проделали в обществе весьма пестрой компании. Там были артисты мюзик-холла, театральная труппа, новый командующий Западно-Африканской морской станции вице-адмирал Роберт Харрис и его флаг-капитан Реджинальд Протеро. Среди пассажиров «Нормана» оказался и знаменитый Сесиль Роде, основатель компании «Де Бирс» и один из богатейших людей Британской Империи.

Сохранились несколько писем Каннингхэма к родителям, которые он отправил с борта «Нормана», «После выхода из Саутгемптона мы абсолютно ничего не делали, пока, наконец, не поступил сигнал переодеться к обеду. Ни Колт, ни я не переоделись. Мы никак не могли найти себе место и потому уселись за стол Сесиля Родса, к величайшему изумлению официанта, который попытался нас выставить, по Сесиль Роде милостиво разрешил нам остаться».

15-летние мичманы успели поучаствовать во всех играх и состязаниях для пассажиров и очень быстро растратили все те небольшие деньги, которые им были выданы в качестве суточных на время плавания к месту прохождения службы. Канпипгхэм даже вышел в финал шахматного турнира, вторым финалистом которого стал Сесиль Роде. Алмазный король в конечном итоге оказался игроком более высокого класса. По признанию Каннингхэма, ему удалось выиграть лишь однажды, после ожесточенной борьбы на шахматной доске, и скорее всего только потому, что Роде перед тем «слишком плотно пообедал».

17 дней спустя после ухода из Англии «Норман» бросил якорь в гавани Кейптауна. Там мичманы узнали, что их корабль ушел в крейсерство к восточному побережью Африки и вернется не ранее, чем через несколько недель. Им надлежало прибыть на борт флагманского корабля «Дорис», стоявшего в Симостаупе, и там дожидаться прихода «Фокса». «Дорис» представлял собой крейсер II ранга, водоизмещением 5.600 т. И без того не слишком комфортабельный по условиям проживания для экипажа, он оказался явно переполненным. На военно-морскую станцию Мыса Доброй Надежды как раз прибыли сменные экипажи и многие офицеры и матросы, также как Каннингхэм и Колт не застав на месте своих кораблей, временно квартировали на флагмане эскадры. В кают-компании младших офицеров, рассчитанной максимум на 15 человек, размещались 29 лейтенантов, мичманов и кадетов. Пищу они вынуждены были принимать тремя

партиями по очереди. Рацион на корабле оказался совершенно постный и безвкусный. Каннингхэму особенно запомнился младший лейтенант Л.А.Дональдсон из их кают-компании, который «доставлял себе массу хлопот, гоняя нас, мальчишек по всему кораблю и показывая нам почем фунт лиха».

Командовал «Дорисом» капитан I ранга Реджинальд Протеро. В те времена в плавсоставе британского военного флота числились два капитана I ранга по фамилии Протеро «Протеро Плохой» и «Протеро Хороший». Судьба свела мичмана Каннингхэма именно с «Протеро Плохим». По его признанию, более ужасного человека в жизни ему встречать не доводилось, ни до ни после службы в водах Южной Африки. «Протеро Плохой» оказался мужчиной необъятных габаритов: при огромном росте он был еще и неимоверно широк. Командир «Дориса» говорил оглушающим басом, его крупное с массивным крючковатым носом лицо обрамляла окладистая черная борода, из-под густых черных бровей недобрым пронзительным взглядом смотрели черные глаза. Мальчишку-мичмана, попавшегося ему под ноги, он мог запросто, схватив одной рукой за шиворот, а другой — за ремень брюк, вышвырнуть с мостика прямо на палубу. Благо мостик «Дориса» был не слишком высок.

Не удивительно, что Каннингхэм и Колт испытали большое облегчение, когда «Фокс» возвратился из крейсерства и они смогли перебраться на свой корабль. «Фокс» также представлял собой типичный крейсер II ранга поздневикторианской эпохи. Строился он на портсмутских верфях и вступил в состав флота в 1895 г. При водоизмещении в 4.360 т. его скорость хода не превышала 18 узлов, экипаж состоял из 318 матросов и офицеров. Командовал «Фоксом» Фрэнк Гендерсон, один из трех братьев-офицеров, которые впоследствии дослужились до адмиральских звезд.

Вскоре после того, как Колт и Каннингхэм приступили к своим обязанностям, «Фокс» отбыл к месту своей постоянной дислокации в Занзибар. В зону ответственности «Фокса» входило побережье Восточной Африки на всем протяжении от Мыса Доброй Надежды до Африканского Рога. Поскольку радиосвязь в то время еще отсутствовала, «Фокс» в течение своих продолжительных походов оставался полностью отрезанным от связи с флагманским кораблем эскадры, не говоря уже об Адмиралтействе в Лондоне. Гендерсон, таким образом, имел полную свободу принятия решений и мог вести свой корабль куда ему заблагорассудится в пределах отведенной ему зоны крейсерства. Те годы еще далеко отстояли от холодильников и хлебопечек на борту кораблей Флота Ее Величества и потому

после первых трех дней, проведенных в море, когда свежее мясо и хлеб заканчивались, команда приступала к солонине и корабельным сухарям.

На «Фоксе» Каннингхэма назначили помощником штурмана, лейтенанта Генри Дикса. На «Британии» кадеты не получали особой практики в навигации, тем не менее, Дике охотно допускал своего помощника к прокладке курса и управлению кораблем, в чем Каннингхэм вскоре хорошо поднаторел. Любопытно отметить, что Диксу за навигационный инструктаж полагалась надбавка к жалованию 3 пенса в день, которые автоматически вычитались из денежного довольствия его помощника, составлявшего 1 шиллинг и 9 пенсов. Эта система уходила своими корнями к началу XVIII в., когда мичман на военном корабле, а точнее его родители, должны были платить 25 фунтов стерлингов в год за инструкторов, нанимаемых капитаном для обучения молодого офицера. Позднее, когда роль инструкторов стали выполнять офицеры регулярного флота, эта сумма сократилась до 3 пенсов в день или 4 фунтов 11 шиллингов 9 пенсов в год, которые вычитались из жалования мичмана.

В 90-х гг. XIX в. большинство старших офицеров продолжали получать по 3 пенса в день надбавки со своих подопечных и считали это в порядке вещей. Однако лейтенант Дике исповедовал другие принципы. В конце каждого квартала он торжественно вручал мичману Каннингхэму мешочек мелочи, набитый его ежедневными 3-х пенсовиками. Он не считал, что заслужил их, хотя его инструктаж в практической навигации был отличным. Во время стоянки в бухте Каннингхэм отвечал за управление парусным катером. Он уже давно полюбил хождение под парусами и эта обязанность ему очень нравилась.

Если не считать паровых колесных канонерских лодок «Геральд», «Джекдау» и «Москито», курсировавших по Замбези и никогда не покидавших реки, а также двух парусных канонерок «Партридж» и «Спэрроу», «Фокс», по сути, являлся единственным настоящим военным кораблем, которым располагали англичане у восточного побережья Африки. На «Фоксе» Каннингхэму довелось посетить многие африканские порты Ламу, Момбасу, Килиндини, откуда в то время началось строительство Угандийской железной дороги, а также многие острова, залив Далагоа и устье Замбези, где Фрэнк Гендерсон всякий раз на время покидал свой корабль и отправлялся вверх по реке инспектировать канонерские лодки. Для 15-летнего мальчишки все это было ужасно интересно.

Команда крейсера практически не обременяла себя артиллерийскими и торпедными стрельбами. «Фокс» имел 4

торпедных аппарата, и раз в три месяца его торпедисты, приняв все меры предосторожности, торжественно производили пуск торпеды. Также раз в три месяца крейсер давал несколько бортовых залпов по бочке с флажком, плававшей на расстоянии не более 2000 м. При этом никто особенно не переживал по поводу больших перелетов или недолетов снарядов.

Можно себе представить разочарование наших мичманов, когда эта свободная и радостная жизнь неожиданно закончилась. В мае 1899 г. «Фокс», отбывший три года в водах Восточной Африки, получил приказ возвратиться в метрополию для прохождения капитального ремонта. Трем мичманам с «Фокса» надлежало прибыть на флагманский корабль. На «Дорисе» Каннингхэм вновь оказался в условиях перенаселенности, плохого питания и скверной атмосферы в целом. В Симонстауне обстановка накалялась с каждым днем. Все только и говорили о предстоящей войне с бурами. Из состава экипажей боевых кораблей формировалась военно-морская бригада, которая начала практиковать длительные марш-броски. Белую форму и бескозырки бойцов военно-морской бригады выкрасили в кофейный цвет, чтобы сделать их не столь заметными для бурских стрелков.

12 октября 1899 г. действительно началась англо-бурская война. Вскоре отряды буров пересекли границу и вторглись в Мафекинг и Кимберли. В Натале, где англичане располагали совсем незначительным войсковым контингентом, дела складывались для них также не лучшим образом. Два дня спустя после начала военных действий в гавани Симонстауна бросил якорь громадный броненосный крейсер «Терриблл», построенный в свое время как противовес русскому «Рюрику». Командовал им капитан I ранга Перси Скотт, один из самых авторитетных на британском флоте экспертов в области морской артиллерии. Вслед за «Терриблом» в Симонстаун подошел однотипный ему «Пауэрфул», возвращавшийся из Китая.

Скотт немедленно приступил к импровизациям с лафетами полевых пушек, стараясь приспособить их к длинноствольным корабельным орудиям калибром 76 мм. 25 октября армейское командирование запросило флот выделить 120 мм дальнобойные пушки, которые могли бы противостоять осадным орудиям буров, обстреливавшим Ледисмит. Это пожелание было выполнено. 19 ноября военно-морская бригада в составе 400 человек с 4 длинноствольными корабельными пушками на полевых лафетах, которые Скотту удалось снарядить в ремонтных доках Симонстауна, отправилась на фронт. Командовал бригадой Реджинальд Протеро.

Мичман Каннингхэм в число этих счастливчиков не попал. Именно счастливчиков — здесь нет никакой иронии и это слово в данном случае можно с полным основанием употреблять без кавычек. Со времен наполеоновских войн британский флот не встречался на море с достойным противником. Даже во время Крымской войны 1853–1856 гг. он занимался в основном перевозкой войск и блокадой побережья. На протяжении целого столетия, вплоть до начала Первой мировой войны лишь очень немногим английским военным морякам довелось участвовать в бомбардировке Свеаборга, войне против Китая во второй половине 50-х гг. или штурме Александрии в 1882 г. Большинство адмиралов и офицеров, прослужив всю жизнь, уходили в отставку так и не услышав выстрелов вражеских орудий, нацеленных в их корабли. Участие же в любом, даже самом незначительном конфликте давало впоследствии большие преимущества. Это означало боевые награды, известность и быстрое продвижение по службе.

Не удивительно, что Каннингхэм страстно желал попасть на фронт. Прослышав, что в Южную Африку направляется лорд Роберте, считавшийся другом профессора Каннингхэма, юный моряк немедленно пишет домой; «Надеюсь, отец скажет ему, что он мог бы взять меня своим личным адъютантом всего лишь за 5 шиллингов жалования в день, плюс экипировка и одна лошадь, что, как я полагаю, весьма скромное вознаграждение за мою ценную службу. Или ты так не думаешь?» Однако проходил месяц за месяцем, а случай поучаствовать в военных действиях все не представлялся. В письме от 22 января 1900 г. Каннингхэм жаловался, что один мичман, младше его по возрасту, оказался настолько везучим, что попал в десант. 30 января он пишет брату: «Я буквально вне себя от того что сижу здесь и не могу попасть на фронт. Тут и святой начал бы сквернословить при виде того, как люди на год младше тебя и всего-то два месяца пробывшие на эскадре, идут на войну. а ты сидишь тут и ничего не делаешь».

Каннингхэму уже начало казаться, что он всю войну обречен просидеть на «Дорисе», от чего он чувствовал себя в высшей степени несчастным и обиженным. Война уже явно близилась к концу (как он думал) и большинство его сослуживцев уже успели побывать на фронте. Однако в начале февраля ему подвернулся шанс, хотя и с несколько неожиданной стороны. Протеро к тому времени уже возвратился на «Дорис» после длительного лечения в госпитале. В сражении под Граспаном 25 ноября 1899 г. он совершил опрометчивый поступок, лично возглавив атаку морских пехотинцев. Имея столь импозантную внешность и равные пропорции тела в высоту и в ширину. Протеро оказался

слишком большим искушением для бурских снайперов. От Граспана он отправился прямиком в лазарет с тяжелым пулевым ранением.

Одновременно с Протеро на «Дорисе» появился только что прибывший из Англии майор морской пехоты по фамилии Пейли, который вскоре готовился отбыть на фронт. Прослышав об этом, Каннингхэм немедленно подошел к нему и поделился своим желанием повоевать с бурами. Пейли оказался «добросердечным человеком» и сказал, что если юному мичману удастся получить разрешение, он готов взять его с собой в качестве адъютанта.

Осознавая, что времени на подачу рапорта по инстанции обычным путем у него уже нет, Каннингхэм решил действовать нетривиальным путем. После завтрака он отправился в каюту командира корабля. Вот как он описал впоследствии этот эпизод в своих мемуарах: «… Постучав и извинившись, я открыл дверь и обнаружил капитана Протеро спящим в своем кресле. Я был напуган до дрожи в коленях, но все же произвел какой-то шум и разбудил его. Он злобно уставился на меня, но я все-таки умудрился пробормотать ему свою просьбу. Он сказал только: „Хочешь на фронт, парень, не так ли“? — „Да, сэр, пожалуйста“. „Подожди за дверью, я напишу записку“, — прорычал он. *Я* удалился. Через некоторое время он позвонил в колокольчик и вызвал меня. „Ступай на берег и вручи это секретарю“, — сказал он, давая мне письмо… Словом, в 5 вечера я был уже в поезде вместе с майором Пейли. Я до сих пор считаю, что пробуждение „Протеро Плохого“ от сна было самым смелым поступком в моей жизни».

Таким образом. 28 февраля 1900 г. Каннингхэм вместе с майором Пейли отправился догонять морскую бригаду, воевавшую в составе армии лорда Робертса, которая в тот момент готовилась к наступлению на Блумфонтейн. Им пришлось проделать большой и утомительный путь, вначале на поезде, а затем целую неделю с караваном воловьих повозок, прежде чем они нашли свою часть. Последующие 4 дня подряд после прибытия Каннингхэм вместе с морской бригадой совершал изнурительные марш-броски, которые во избежании жары осуществлялись с 2 часов ночи до 9 утра, а затем с 3 часов дня до 10 вечера. На фронте к юному мичману пришло понимание, что война — это прежде всего тяжелая работа. Каннингхэм шел вместе с рядовым составом, пока матросы не поймали для него лошадь, бродившую по вельду. «Это была замечательная лошадь», — писал он домой, — «слепая на один глаз, и прежде чем начать движение мне приходилось разворачивать ее под углом 90° по отношению к направлению, в каком я желал ехать».

В конце письма Каннингхэм сообщал: «Ездить верхом я не умею, но буду продолжать, поскольку это все равно лучше».

До Блумфонтейна армия Робертса добралась без столкновений с противником и расположилась лагерем на окраине города. Морская бригада простояла под Блумфонтейном без малого 7 недель в условиях ужасающей антисанитарии. В результате часть лишилась 89 бойцов, заболевших тифом и дизентерией. Монотонная лагерная жизнь только однажды была оживлена инспекцией морской бригады, произведенной Робертсом 22 марта. Он произнес перед строем матросов прочувствованную речь, подчеркнув, что каждый солдат осознает, какую огромную помощь флот оказал армии, и выразил надежду, что моряки будут вместе с ним, когда он возьмет Преторию. Затем, к величайшему смущению Каннингхэма, фельдмаршал обратился непосредственно к нему, и опешившего мичмана вытолкнули из строя, чтобы «великий человек» смог пожать ему руку. Как уже говорилось, Роберте был хорошо знаком с профессором Каниигхэмом, и Эндрю частенько встречал его в дублинском зоопарке. Теперь фельдмаршал поприветствовал Каннингхэма-младшего как старого знакомого.

11 мая 1900 г. армия Робертса двинулась на Преторию и вместе с ней выступила морская бригада, за исключением двух 76 мм пушек, оставленных для обороны Блумфонтейна. К глубочайшему разочарованию Каннингхэма, его оставили в Блумфонтейне вместе с орудийными расчетами. «Мне страшно не повезло, и все по вине этой старой свиньи Биаркрофта, который оставил меня здесь», — писал он домой 13 мая. «Старой свиньей Биаркрофтом» был командир крейсера «Филомел» капитан 1 ранга Джон Биаркрофт, принявший командование морской бригадой после ранения Протеро.

Для Каннингхэма вновь наступила скука. В его распоряжении имелся маленький пони, на котором он ежедневно ездил в Блумфонтейн в штаб за приказами. Это было единственное развлечение. Однако очень скоро он привез командовавшему батареей лейтенанту приказ, согласно которому мичману Каннингхэму надлежало выступить немедленно и присоединиться к главным силам морской бригады. Потом Каннингхэму рассказали, что однажды вечером лорд Роберте, проезжавший через лагерь морской бригады, спросил о нем. Узнав, что мичмана Каннингхэма оставили в тылу, он приказал Биаркрофту немедленно послать за ним. Здесь сразу следует сказать, что знакомство с Робертсом принесло Каннингхэму не много пользы. После этого случая каперанг Биаркрофт его сильно невзлюбил, посчитав, что мичман Каннингхэм использовал свои связи, чтобы

подорвать его авторитет. Позднее Биаркрофт нашел способ поквитаться со своим подчиненным.

Пока же Каннингхэм в прекрасном расположении духа отбыл из Блумфонтейна на товарном поезде, восседая на куче тюков, наваленных на платформе, в большой компании солдат. Армия уже приближалась к Претории и чтобы нагнать ее им предстояло преодолеть не менее 450 км. После нескольких дней мытарств в товарных вагонах и артиллерийских повозках грязный и измученный мичман присоединился к своей части, стоявшей лагерем в 7 или 8 милях от внешних фортов Претории. Бойцы морской бригады тоже выглядели не лучшим образом. От болезней и частых боевых стычек ее ряды основательно поредели. В строю оставались всего 14 офицеров, 100 матросов и 70 морских пехотинцев. Люди были небриты и покрыты грязью, их форма превратилась в лохмотья

4 июня, на следующий день после прибытия Каннингхэма, морскую бригаду подняли в 6.30 утра. После 14-мильного марша морякам предстояло переправиться через реку Дрифт и вступить в бой в 6 милях к северо-западу от города. Через 5 часов морская артиллерия выдвинулась на заданную позицию. Впереди части генерала Френча вели тяжелый бой, по всему фронту рвались снаряды. Перекрывая весь этот шум. отрывисто рявкнули 120 мм пушки, установленные матросами на гребне холмов. Морские орудия принялись крушить конную полевую артиллерию буров.

Поначалу все шло хорошо. Однако вскоре морскую бригаду обошли справа бурские стрелки. В расположении батареи засвистели пули. Появились убитые и раненые. Но худшее было еще впереди. Ближе к вечеру по позиции моряков пристрелялась крепостная артиллерия и буквально засыпала их снарядами. Каннингхэм, занимавшийся подвозом боеприпасов, едва остался жив: его повозку «накрыло раз двенадцать». Лишь перед самым наступлением темноты англичанам удалось окончательно сломить сопротивление буров. 5 июня армия Робертса заняла столицу Трансвааля.

Морская артиллерия заняла оборонительную позицию в 12 милях от Претории вместе с 85-й полевой батареей, а также Уорвикским и Йоркширскими полками. 10 июня армия Робертса начала большое сражение с войсками бурского генерала Боты у Дайомонд-хилла, в 20 милях от Претории. Цель этой операции состояла в том, чтобы окончательно отбросить буров от их столицы и, по возможности, постараться окружить и уничтожить их.

«Мы выступили около 6 утра и были на марше до 10.30», — писал Каннингхэм родителям, — «пока не наткнулись на ферму с

апельсиновым садом и некоторым запасом фуража. Узнав, что муж доброй леди отсутствует в течение последних 6 месяцев, воюя против нас, мы конфисковали фураж для наших мулов и апельсины для себя. Затем мы приступили к завтраку, но не просидели и 10 минут, как появился совершенно не считающийся с интересами людей бригадный генерал и приказал нам двигаться дальше…Мы прошли около 3 миль, когда какая-то бурская пушка имела наглость выпустить в нас 4 снаряда… Мы развернулись и вступили в сражение, сделав 30 или 40 залпов, но они остались без ответа. Простояв на позиции еще полтора часа, мы получили приказ присоединиться к гвардейской бригаде».

Участие морской бригады в сражении у Дайомонд-хилла, по сути дела, ограничилось разграблением придорожной фермы и безрезультатной дуэлью с одинокой бурской пушкой. Тема мародерства вообще занимает довольно большое место в переписке и воспоминаниях Каннингхэма об англо-бурской войне, и он пишет об этом с видимым удовольствием. «Душой нашей компании был лейтенант военного флота из Австралии по фамилии Колкухаун, выдающийся фуражир. Наказания за мародерство были очень суровыми, но Колкухауну обычно удавалось заставлять бурских жен расставаться со своими гусями, цыплятами, утятами, маслом, яйцами и т. д, поэтому мы жили весьма прилично. В один прекрасный день, когда Колкухаун верхом на лошади отрезал дорогу одной весьма симпатичной свинке, ему навстречу попался лорд Роберте. Фельдмаршал тактично отвернулся в другую сторону. Он также был хорошо знаком с австралийскими солдатами. По мере продвижения армии их, как правило, отряжали подгонять овец и крупный рогатый скот в качестве провианта. Нередко стада овец на пути к интендантским подразделениям прогоняли через лагерь морской бригады. За то время, пока стадо обходило нас, 2–3 жирные овцы неизменно бывали зарезаны и освежеваны».

Сражение у Дайомонд-хилла закончилось поражением буров. Однако окончательного разгрома им удалось избежать. Армия Боты, разбитая, но не побежденная, ускользнула буквально «между пальцев» и превосходящих сил англичан. С 24 июня началось изнурительное преследование армии буров в направлении Белфаста, длившееся до конца августа. Морские артиллеристы тряслись в своих повозках вслед за армией, стремительно наступавшей в восточном направлении.

Одно время им приходилось изо всех сил поспевать за кавалерией. В такие моменты морская бригада представляла собой довольно странное зрелище: бодро трусившие упряжки мулов, которые тащили пушки и повозки с боеприпасами, и

бегущие рядом моряки, зачастую босые, которые время от времени запрыгивали на повозку или лафет, чтобы передохнуть. Моряки, естественно, отставали за день на несколько миль, зачастую добирались до привала только к ночи, обнаружив бивак, уже оставленный кавалеристами. На горные перевалы неуклюжие длинноствольные корабельные орудия приходилось затаскивать буквально на руках. 25 августа армия достигла Белфаста, где буры вновь решились дать бой англичанам. 26–27 августа у стен этого города разыгралось крупное сражение. «Нас разбудили бурские снаряды, рвавшиеся повсюду. Мы стреляли по весь день с небольшими перерывами, а они стреляли в нас не только из пушек, но и из винтовок. У нас никто не пострадал, зато мы подбили у них две пушки. На следующий день, в субботу до 8 утра было тихо, потом опять началась стрельба. Вечером мы двинулись на Мачадодорп, а через четверть часа началась настоящая битва, и хотя мы не сделали ни одного выстрела, сами больше часа находились под сильным обстрелом. Весь следующий день мы вели дуэль с „Длинным Томом“ — 6-дюймовым орудием буров…». После сражения под Белфастом армия получила кратковременный отдых. В начале сентября в столицу Трансвааля прибыл профессор Каннингхэм. Его включили в состав Королевской инспекционной комиссии, которой надлежало проверить качество медицинского обслуживания армии в Южной Африке. 5 сентября лорд Роберте вызвал к себе мичмана Каннингхэма и сказал, что разрешает ему съездить в Преторию повидаться с отцом.

Морская служба в африканских водах и, особенно, война так изменили вчерашнего мальчишку, что профессор Каннингхэм не узнал сына. Перед ним стоял пропахший пороховым дымом, загорелый до черноты жилистый крепкий парень с холодным уверенным взглядом светло-голубых глаз. Между членами комиссии последовала дискуссия, не будет ли нарушением Женевской конвенции, если мичман Каннингхэм, комбатант по своей сути, поедет в госпитальном поезде, в котором обосновались комиссионеры и передвигались на нем по всей стране. В конечном итоге председатель комиссии лорд Джасти Ромер решил вопрос в пользу Каннингхэма. С высоты событий циничного и жестокого XX века такое обсуждение выглядит трогательным и наивным. Однако люди XIX века относились к этим вопросам серьезно, а прогрессивная европейская общественность в году англо-бурской войны настойчиво боролась за запрещение оружия массового уничтожения… пулемета Максима.

Мичман Каннингхэм с большим комфортом провел целую

неделю в госпитальном поезде, прежде чем вновь отправиться к своим пушкам, которые уже находились на подходе к Комати Поорту, что на границе Трансвааля с Португальской Восточной Африкой. В район боевых действий Каннингхэм добирался вначале как обычно, в товарном вагоне, а остаток пути на специальном поезде лорда Китченера. Там он впервые встретился с лейтенантом Уолтером Кауаном, впоследствии одни из известных боевых адмиралов Первой мировой войны, с которыми судьба сведет Каннингхэма еще не один раз. Кауаи находился при особе Китченера в качестве его военно-морского адъютанта. Уже в то время имя Кауана на флоте было у всех на слуху и мичман Каннингхэм разглядывал блестящего офицера во все глаза. В возрасте 29 лет у Кауана, наверное, уже имелось больше боевого опыта и больше боевых наград, чем у иных адмиралов.

Морская бригада стояла лагерем на берегу Великой Крокодильей реки, по которой проходила граница между Трансваалем и Португальской Восточной Африкой. Личный состав проводил время в относительном безделье, занимаясь главным образом стирками и купаньем. При этом у кромки воды всякий раз выставлялись 2–3 человека с заряженными винтовками на случай появления крокодилов. Речные берега на протяжении многих километров были усеяны оружием самых разных видов, которое бурам пришлось бросить, прежде чем перейти границу. Железнодорожные пути были забиты подвижным составом, оставленным в самом плачевном состоянии. Повоевать с бурами мичману Каннингхэму больше не довелось. Президент Крюгер бежал из страны. Большие сражения остались позади, наступало время блокпостов и погонь за мелкими партизанскими отрядами. В конце сентября 1900 г. бойцы морской бригады получили приказ возвратиться на свои корабли. Каннингхэм был этому искренне рад. После более чем 7 месяцев ежедневных изнурительных маршей он смертельно устал и до предела насытился военной романтикой.

Из брошенного подвижного состава моряки сформировали поезд и, погрузив на него свои орудия, двинулись в обратный путь. Последнее путешествие морской бригады по Южной Африке не обошлось без приключений. Очень скоро их паровоз остановился намертво. Машинисты не смогли поддерживать давление пара, поскольку трубки котлов не прочищались уже несколько месяцев. По счастью, среди бойцов морской бригады нашлись старшина-машинист и четыре корабельных кочегара. Они работали почти сутки, разобрав котлы и прочистив трубки щетками, изготовленными из телеграфных проводов.

После профилактики старый паровоз обрел такую резвость,

что перестал слушаться управления. Состав на полной скорости помчался под уклон по направлению к станции под названием Гектор Спрайт. Он врезался в поезд, стоявший на ветке, полностью сокрушив две концевые платформы с покоившимися на них паровыми машинами. По счастью, пассажиры обоих составов успели спрыгнуть, за исключением двоих человек, которые погибли.

После всех злоключений Каннингхэм возвратился на «Дорис» и обнаружил, что все имущество, которое он выслал с фронта, по большей части разграблено. В числе пропавших вещей были 20 массивных золотых дисков, отчеканенных правительством Трансвааля, когда расходы бюджета вышли за пределы регулярной эмиссии.

Командование предложило мичману Каннингхэму на выбор, либо продолжить службу в водах Южной Африки, либо возвратиться в метрополию. Он выбрал последнее, и в середине октября 1900 г. отбыл из Кейптауна в Англию на пароходе «Лейк Эри». Перед отъездом Каннингхэм получил причитавшееся ему жалование из расчета по 5 шиллингов в день за весь срок полевой службы. К величайшему изумлению молодого моряка в казначействе флота в Симонстауне ему, как участнику боев, также вручили чемоданчик с сотней золотых соверенов, что представляло по тем временам весьма кругленькую сумму. Возможно, это был не совсем мудрый способ оплаты за службу 17-летнему юнцу. На обратном пути в Англию, коротая время за покером и другими азартными играми, наш герой проиграл 25 фунтов. Много лет спустя он напишет в своих мемуарах, что «это было слишком дорогой платой за опыт». Мы же, справедливости ради, признаем, что он еще дешево отделался.

Биографы Каннингхэма единодушно утверждают, что с чисто профессиональной точки зрения, участие в англо-бурской войне не принесло ему никакой пользы. Если иметь ввиду опыт морской службы и продвижение по служебной лестнице, такой вывод совершенно справедлив. Однако не следует забывать, что молодой моряк приобрел ценный жизненный опыт и, главное, на собственной шкуре смог убедиться, что такое армейская служба во время войны. Судьба распорядилась так, что впоследствии, в обеих мировых войнах кораблям под командованием Каннингхэма приходилось тесно взаимодействовать с армией. Зная не понаслышке, каково на войне приходится пехоте, он всегда стремился оказывать армейским частям содействие и выручать их из трудного положения. В 1941 г. вверенный ему английский Средиземноморский флот сделал все возможное и невозможное для эвакуации британских и новозеландских солдат

с острова Крит.

После возвращения на родину и нескольких недель отпуска, проведенных в Дублине с родителями, Каннингхэм получил назначение на эскадренный броненосец «Ганнибал» — один из 8 линейных кораблей, составлявших в то время ядро Флота Ла-Манша. По сравнению с «Дорисом» и «Фоксом» «Ганнибал» выглядел настоящей громадиной. При водоизмещении в 14.900 т., он мог развивать скорость хода до 17,5 узлов. Его вооружение состояло из четырех 305 мм орудий в двухорудийных башнях, двенадцати 152 мм пушек в казематах и еще 28 пушек малого калибра. Команда насчитывала почти 900 человек. «Ганнибал» принадлежал к серии броненосцев типа «Маджестик», состоявшей из 9 кораблей, построенных в 1894–1896 гг. В них воплотился классический тип линейного корабля додредноутной эпохи. После вступления в строй «маджестиков» основные параметры эскадренных броненосцев практически не менялись на протяжении 10 лет, вплоть до появления знаменитого «Дредноута».

Каннингхэм прибыл на борт «Ханнибала», стоявшего в Портсмуте, в день своего 18-летия, 7 января 1901 г. На броненосце он повстречал своего старого товарища Колта, а также бывшего штурмана «Фокса» лейтенанта Г.Л. Дикса, который теперь в том же качестве служил на «Ганнибале». Инструктором мичманов был капитан-лейтенант Морис Айнсли, крупный бородатый мужчина, которому дали странную кличку «Вомбат». Каннингхэм никак не мог взять в толк, почему его так прозвали. Энциклопедический словарь гласил, что вомбат есть австралийское сумчатое млекопитающее, размером с барсука. Но это мало что проясняло.

Когда Каннингхэм приступил к своим обязанностям на «Ганнибале», флотом Ла-Манша командовал вице-адмирал Гэрри Роусон. Однако несколько месяцев спустя, в апреле 1901 г. его сменил Артур Уилсон. Наряду с Джоном Фишером и Чарльзом Бересфордом, Уилсон входил в тройку самых знаменитых адмиралов английского флота конца XIX — начала XX вв.

Артур Уилсон был человеком среднего роста, крепкого телосложения, с открытым благородным лицом, обрамленным седой бородкой, и сверкающим взором фанатика. Это был человек фанатично преданный своему делу, целиком посвятивший себя морской службе, не нашедший даже времени для того, чтобы жениться и обзавестись семьей. Его мундир не отличался опрятностью, поскольку адмирал не придавал никакого значения своему внешнему виду. Уилсон всегда оставался невозмутимым, молчаливым и очень замкнутым

человеком. Он никогда не имел близких друзей. Флот стал единственным интересом в его жизни. «Он был, вне всякого сомнения», — писал Уинстон Черчилль, «наиболее самоотверженным человеком из всех, с кем мне приходилось когда-либо встречаться или даже прочитать в книгах».

Адмирал, отдаваясь без остатка своей профессии, не щадил и подчиненных, заставляя их работать не покладая рук. Ежегодный плановый поход Флота Ла-Манша к берегам Испании Уилсон как назло назначал в канун рождественских праздников. На все мольбы и просьбы женатых матросов и офицеров, лелеявших мечты встретить новый год в кругу семьи, Уилсон бросал сквозь зубы: «Служба»! Впрочем, на флоте его по-своему любили и уважали, возможно, именно за его самоотверженность и принципиальность. В офицерской среде Уилсону дали кличку «Буксир», за его огромную работоспособность и, наверное, за непобедимое упрямство, которые было присуще адмиралу в высшей степени.

Все попытки адмирала Уилсона насаждать на эскадре спартанский образ жизни и условия службы, максимально приближенные к боевым, Каннингхэма нисколько не тяготили и он относился к ним с юмором. «Несколько дней спустя после того как он (Уилсон. — Д.Л.) приступил к своим обязанностям, в самый разгар обеда он приказал просигналить: „Поднять носовые якоря!“ А однажды, когда мы проходили через Гибралтарский пролив, он поднял всю эскадру по боевой тревоге в 4.15 утра. Мы считали это в высшей степени несправедливым. Боевые тревоги — это дело, которое требует нескольких дней обдумывания и подготовки. проводить их лучше до 10 вечера, а потом подавать плотный ужин с пивом, сардинами и свежим луком».

На «Ганнибале» Каннингхэм прослужил около 7 месяцев и ему там нравилось. На броненосце были относительно просторные помещения и веселая компания младших офицеров — не сравнить с мрачным перенаселенным закутком на «Дорисе». Один из люков их кают-компании выходил прямо на платформу стационарного трапа левого борта и активно использовался молодыми людьми во время стоянок в портах, когда им не хотелось чтобы вахтенный офицер видел, как они уходят или возвращаются с берега.

В июле 1901 г. Каннингхэма перевели на парусный бриг «Мартин», состоявший при стационарном учебном корабле «Сент-Винсенти», на котором размещалась школа юнг в Портсмуте. К тому времени на действующем военном флоте парус уже окончательно и бесповоротно уступил место паровой машине и курсантов учили хождению под парусами только во время

специальной шестинедельной практики на парусном бриге или шлюпе. Каннингхэм до конца своих дней остался убежденным сторонником такой системы подготовки. Он считал, что плавание под парусами давало непревзойденные возможности развить в париях такие качества, как точность, аккуратность и физическую силу. Действительно, чудеса проворства и ловкости, демонстрируемые теми 15 -16-летними мальчишками на парусных бригах, в наши дни могли бы привести в изумление кого угодно.

Командовал «Мартином» капитан-лейтенант Сэмюэль Агню, моряк от бога, буквально помешанный на хождении под парусами. Он управлял своим бригом с такой виртуозностью, как если бы это был не парусник, а мощный двухвинтовый пароход. Агню имел вспыльчивый характер и был горазд на саркастические замечания и злые подначки. Эти качества его натуры и. особенно, привычка говорить гадости вышестоящим офицерам сильно подпортила его карьеру. В ответ на сигнальный запрос, почему на его корабле постиранная одежда развешена для сушки в неположенное время, он мог просигналить: «Потому что она мокрая».

Служба на «Мартине» пришлась Каннингхэму по душе и он сожалел только о том, что она слишком быстро закончилась. На бриге из офицеров помимо командира были всего два мичмана, и каждый из них имел отдельную каюту Если на «Ганнибале» Каннингхэм был всего лишь одним из многих в многочисленной компании младших офицеров, то на «Мартине» мичман представлял собой значительную фигуру с обширным кругом обязанностей. Агню часто давал им возможность попрактиковаться в управлении кораблем. Редко какой маневр не заканчивался тем, чтобы обоим мичманам обещали не давать увольнительную на берег до самого окончания службы на «Мартине». Тем не менее, если на следующий день вежливо попроситься на берег, в просьбе никогда не отказывали. Все прощалось и забывалось.

Летнюю практику парусные учебные корабли проводили в Портленде. К концу октября, когда парусная навигация заканчивалась, все бриги и шлюпы отправлялись оттуда в Портсмут на зимовку. По традиции, во время этого перехода между ними устраивалась гонка, старт которой давался в полночь. В тот момент стоял почти полный штиль, но Агню все-таки исхитрился вывести «Мартин» из гавани Портленда. Весь день и всю ночь парусник кое-как тащился под легким восточным бризом, а утром следующего дня был вынужден вообще стать на якорь по причине густого тумана.

Только к полудню туман рассеялся и задул свежий юго-западный ветер. Команда немедленно поставила все паруса и бриг резво помчался к цели. «Мартин» на полном ходу буквально ворвался на рейд Спитхэда, но там, к величайшему разочарованию Каннингхэма и всех его сослуживцев, уже стоял систершип «Мартина» «Сифлаер», который успел бросить якорь и готовил такелаж к зимовке. Причина победы соперника вскоре выяснилась. По дороге к Портсмуту «Сифлаеру» повстречался военный буксир, двигавшийся в том же направлении. Он-то и протащил за собой бриг большую часть пути. Непобежденный Агню сигналом запросил разрешения подойти к месту стоянки под парусом. Получив таковое, часом позже «Мартин» лихо подошел к своему бую, продемонстрировав высший класс хождения под парусами.

Покинув «Мартин» в конце октября 1901 г., Каннингхэм начал готовиться к экзамену на представление к очередному званию, который должен был состояться 7 января 1902 г., как раз в день его 19-летия. Согласно существовавшим в то время на английском флоте правилам, мичману надлежало прослужить не менее трех с половиной лет, прежде чем он получал право сдать экзамен на чин младшего лейтенанта. При этом претендент обязательно должен был достичь возраста 19 лет. Многие однокурсники Каннингхэма, уже прослужившие в плавсоставе по три с половиной года до исполнения им 19 лет, ждали этой даты, причем некоторые по пол года и более. Каннингхэму пришлось ждать только 3 недели, но и из-за этого он пропустил солидное число мест в списке по выслуге лет.

Экзамен, проходивший на борту старого эскадренного броненосца «Рипалс», Каннингхэм сдал с легкостью, получив сертификат 1 класса. В январе 1902 г. он распрощался с мичманскими знаками различия и получил одну лычку младшего лейтенанта.

После 12-дневного отпуска Каннингхэму, как и всем остальным новоиспеченным младшим лейтенантам, предстояла довольно длительная учеба: вначале обучение навигации и судовождению в Королевском военно-морском колледже в Гринвиче, а затем курсы по артиллерийскому и торпедному делу в Портсмуте. Выпускные экзамены в Гринвиче и Портсмуте были очень важны. От их результатов зависело, какую строчку выпускник курсов займет по старшинству в списке младших лейтенантов военно-морского флота. Это, в свою очередь, очень сильно влияло на всю дальнейшую карьеру.

Каннингхэм очень скоро осознал, что ему крайне недостает знаний, которые давались только длительной практикой в море

под руководством хорошего инструктора. Служба на берегу в Южной Африке сказалась негативным образом. Каннингхэм безнадежно отстал от своих сокурсников по «Британии», которые прослужили по три с половиной года на кораблях и имели возможность хорошо попрактиковаться. Следует также признать, что наш младший лейтенант, попав в Гринвич, отнюдь не трудился не покладая рук с целью наверстать упущенное. Уж очень близко это место находилось от Лондона с его многочисленными соблазнами. В результате, по окончании курсов по математике, гидростатике, физике, магнетизму и электричеству, морскому ориентированию, паровым механизмам и французскому языку Каннингхэм получил только сертификат II класса.

После летнего отпуска последовал курс судовождения, итоговый экзамен по которому состоялся 15 октября в Лондоне, в гидрографическом отделе Адмиралтейства. И здесь экзаменаторы присудили Каннингхэму II класс. Он сильно расстроился, поскольку судовождение ему очень нравилось, и к тому же он получил неплохую практику у лейтенанта Дикса во время службы на «Фоксе».

Одновременно Каннингхэма постигло еще одно обидное разочарование. Всех оставшихся в живых мичманов с «Дориса» представили к досрочному производству в следующее звание. Фамилия Каннингхэма в этом списке отсутствовала, хотя он провел на берегу времени больше, чем любой из его сослуживцев по «Дорису». Полагая, что произошло какое-то недоразумение, профессор Каннингхэм написал письмо в Адмиралтейство, но получил холодный ответ, что капитан I ранга Бйаркрофт не рекомендовал мичмана к досрочному производству. Выяснить что-либо по поводу причин отрицательной характеристики Биаркрофта оказалось делом безнадежным. Видимо сыграл свою роль личный интерес лорда Робертса к персоне юного мичмана. В конечном итоге Каннингхэму пришлось довольствоваться боевыми наградами: «Южно-Африканской медалью королевы Виктории» и четырьмя наградными нашивками — «Белфаст», «Дайомонд-хилл», «Свободное Оранжевое государство» и «Капская колония».

В октябре 1902 г. слушатели курсов перебрались из Гринвича в Королевский военно-морской колледж, располагавшийся сразу за воротами портсмутских доков, для изучения артиллерийского и торпедного дела. Это было старинное здание, некогда являвшееся частью Королевской Военно-Морской Академии, учрежденной специальным приказом от 1729 г. «для наилучшего обучения и подготовки 40 молодых джентльменов (ежегодно. —

Д.Л.) для морской службы Его Величества».

Курсанты жили в этом здании и каждое утро переправлялись через бухту на Китовый остров, где стоял стационарный корабль «Экселлент» — «альма матер» морской артиллерии британского флота, на котором они проводили целый день. Об этих курсах у Каннингхэма остались самые неприятные воспоминания. Много лет спустя он писал: «Там было сделано все возможное, чтобы испортить жизнь младшим лейтенантам. Нас травили и всячески запугивали, но не думаю, что это было так уж необходимо или принесло нам какую-то пользу. Когда на нас орали во время построения или распекали за малейший проступок, у меня это вызывало желание просто взбунтоваться. Я был очень рад, когда, наконец, покинул это неприятное место 13 марта 1903 г. с сертификатом II класса по артиллерии и еще одним сертификатом, свидетельствовавшим об окончании всех курсов и гласившим, что я вел в целом трезвый образ жизни, но в принципе мое поведение не было удовлетворительным. Эта черта моего характера была подчеркнута совершенно несправедливо…».

С тех пор Каннингхэм на всю жизнь сохранил неприязненное и подозрительное отношение к морским артиллеристам. Сам он утратил всякое желание специализироваться в какой-либо области и так никогда и не стал узко профессиональным экспертом. Хотя в «эру Фишера» специализации всячески приветствовались и специалисты-«оружейники» имели хорошие шансы сделать на флоте успешную карьеру.

С другой стороны, жалобы Каннингхэма на несправедливое к нему отношение следует принимать с определенными оговорками. Справедливости ради заметим, что у «отцов-командиров» с «Экселлента» все же имелись некоторые основания для претензий к поведению младшего лейтенанта. По окончании экзаменов на Китовом острове курсантам надлежало сдать парадную форму и перчатки, в которых их выпускали на парадном плацу. Младший лейтенант Каннингхэм и пятеро его товарищей плотно пообедали и на радостях от окончания артиллерийской эпопеи хорошо выпили. После этого они отправились сдавать свою форму. Склад оказался закрытым и внутри никого не было. Не желая пропустить шлюпку, уходившую на «большую землю», веселая компания решила забросить свои пожитки в склад через открытое окно. При этом они их не просто забросили, а зашвырнули так, что разбили окно и опрокинули большую бутыль с чернилами. Возвратившийся каптерщик застал в своем хозяйстве весьма живописный беспорядок.

«Вычислить» дебоширов не составило большого труда. Результатом их демарша стали неудовлетворительные

сертификаты. Причем Каннингхэм и здесь умудрился остаться крайним. Позднее он узнал, что все соучастники, кроме него, написали жалобы по инстанции и добились замены своих сертификатов. Каннингхэма известили об этом слишком поздно и его сертификат так и остался в первоначальной редакции.

Завершающим этапом обучения стали 6-недельные курсы по торпедному делу на учебном корабле «Верной». Инструктаж там давали отличный, курсанты учились с большим интересом и действительно много узнали. Там Каннингхэму наконец-то удалось получить сертификат 1 класса. 14 марта 1903 г. он стал «полноценным» младшим лейтенантом. Однако с двумя сертификатами 1 класса и тремя П класса, полученными по окончании выпускных экзаменов, он уже не мог рассчитывать на скорое продвижение по службе. Они надолго закрепили его фамилию в списке младших лейтенантов. Наверное, не будет ошибкой предположить, что именно в ходе этих курсов у Каннингхэма закрепилось недоверчивое и даже неприязненное отношение к «всезнайкам» и «отличникам», ко всему показному, к тем, кто делал карьеру не в плавсоставе, а на кабинетных паркетах. Такая жизненная установка в полной мере проявилась при первом назначении, которое Каннингхэм получил уже в качестве штатного кадрового офицера.

После месячного отпуска Каннингхэму пришло предписание прибыть для прохождения службы на броненосец «Имплекейбл» в составе Средиземноморского флота. В те времена в британском Адмиралтействе по традиции рассматривали Средиземное море как главный потенциальный театр военных действий. Только с приходом Дж. А.Фишера на пост первого морского лорда в 1904 г. пришло и осознание того, что главным потенциальным противником в борьбе за господство на морях в обозримом будущем станет Германия, а не Франция и Россия. Лишь тогда началась передислокация главных сил флота и сосредоточение их в водах метрополии.

Пока же лучшие корабли и лучшие командиры направлялись на Средиземное море. Ядро Средиземноморского флота составляли 12 новейших эскадренных броненосцев, к числу которых принадлежал и «Имплекейбл», вступивший в строй всего 2 года тому назад. При водоизмещении в 15.000 т., он мог развивать скорость до 18 узлов и нес стандартное по тем временам артиллерийское вооружение: четыре 305 мм орудия в двух башнях, 12 пушек калибром 152 мм и еще 22 ствола малокалиберной артиллерии.

«Имплекейбл» по праву считался образцовым кораблем. До прибытия Каннингхэма им командовал капитан 1 ранга принц

Луи Баттенберг — немецкий аристократ на английской службе. Человек огромного честолюбия, желавший непременно во всем быть впереди, он с чисто немецкой педантичностью добился от своих подчиненных самого высокого уровня боевой подготовки. Все офицеры и матросы корабля были отлично натренированы и преисполнены гордости за свою образцовость. Царившая на «Имплекейбле» атмосфера Каннингхэму с самого начала, пришлась сильно не по душе. Много лет спустя он писал в своих мемуарах: «Я не вижу ничего хорошего в том, чтобы попасть на корабль такого рода. Там каждый был таким докой в своем деле, что человеку со средней подготовкой или ниже средней даже не позволяли ни к чему притронуться… В составе команды я оказался в таком положении, когда у меня не было практически никакой ответственности и практически нечего было делать. Мне ни разу не доверили вахту в море, и не часто доверяли во время стоянки…. Кают-компания жила по завышенным стандартам и я находил, что мне трудно им соответствовать. Каждый день мы должны были переодеваться к обеду, — в те времена дело неслыханное, — и несвежие воротнички и белые рубашки мичманов могли доставить им много неприятностей».

Ситуация усугублялась тем, что незадолго до прибытия Каннингхэма Луи Баттенберг сдал командование Реджинальду Протеро. Старый знакомый Каннингхэма по «Дорису» к тому времени сбрил свою знаменитую бороду, но тяжелая челюсть, отливавшая синевой, делала его внешность еще более устрашающей. Протеро начал руководить с присущим ему самодурством. Баттенберг в своей требовательности никогда не переходил пределов разумного. Он, например, позволил каждому мичману иметь помимо обычного матросского сундучка еще и сундучок для одежды. «В первый же воскресный обход», — вспоминал Каннингхэм, я заметил, как злобный взгляд Протеро вперился в сундучок для одежды, стоявший на палубе в мичманской каюте. Он буквально взорвался от злости. «Когда я был мичманом, я обходился одним сундучком, и иногда принимал в нем ванну»! — заорал он, — «Старший офицер, выбросить все это барахло за борт»!

Не удивительно, что младший лейтенант Каннингхэм тяготился такой службой. По истечении примерно полугода пребывания на «Имплекейбле» он прослышал, что на миноносце «Локуст» открылась вакансия младшего лейтенанта. Правда, командир «Локуста» лейтенант Э.Б. Даттон пользовался дурной славой среди младших лейтенантов, поскольку спровадил одного или двух со скандалом со своего корабля. Тем не менее, это не остановило Каннингхэма и он немедленно обратился к старшему

офицеру «Имплекейбла», чтобы тот испросил разрешения у Протеро о переводе на миноносец. Разрешение дали с легкостью. «У меня сложилось впечатление», — вспоминал Каннингхэм, — «что они оба были рады от меня избавиться».

С «Локуста» начались долгие годы службы Каннингхэма на миноносцах. «Локуст» построили на верфях Лайярда в 1896 г. Он имел водоизмещение 300 т., скорость хода — 30 узлов, был вооружен двумя однотрубными торпедными аппаратами для 18-дюймовых торпед, одной пушкой калибром 76 мм и пятью 47 мм пушками. Команда миноносца состояла из 58 человек.

Жизнь на этом корабле оказалась совсем не легкой. Условия обитания были чрезвычайно стесненными. Отдельная каюта, напоминавшая тесную конуру, полагалась только командиру корабля. Во время шторма «Локуст» подвергался потрясающей болтанке. О том, чтобы приготовить в это время для команды горячую пищу, нечего было и думать. Когда миноносец развивал ход до полного, из его четырех труб вырывались не только клубы дыма, но и языки пламени, что демаскировало корабль ночью. Котлы «Локуста» работали на угле, и во время похода команда машинного отделения была чумазой как ведьмы из «Макбета». Здесь нелишним будет напомнить, что миноносец, согласно канонам того времени, был выкрашен в белый цвет. Поддержание чистоты на этом маленьком, постоянно осыпаемом угольной пылью и сажей, кораблике требовало громадных усилий. Командир же настаивал, чтобы палуба была всегда «белой, как зубы гончей», а металлические и медные части ярко сверкали на средиземноморском солнце. Он вообще был весьма требовательным, этот лейтенант Даттон, получивший командную должность в очень молодом возрасте, благодаря своим способностям и энергии. Младший лейтенант Каннингхэм, если можно так выразиться, оказался на миноносце в роли старшего офицера и потому отвечал за дисциплину, боеготовность и порядок. Другими словами, он получил то. к чему стремился — широкий крут полномочий и большое поле деятельности. Даттон, действительно, многое доверял своему младшему лейтенанту, а тому, в свою очередь, удалось соответствовать высоким требованиям молодого командира. Впоследствии он очень гордился своей службой на «Локусте» и благославлял случай, предоставивший ему возможность попасть на миноносец.

Британский Средиземноморский флот часто совершал походы, как правило, к островам у побережья Греции в Эгейском море, которые Каннингхэм неплохо изучил. Однажды командование флота затеяло учения, максимально приближенные к боевым. Впоследствии они считались образцовыми и были

подробно описаны в «Военно-морском ежегоднике» Брассея.

Суть операции состояла в ночной атаке линейного флота миноносцами в бухте порта Итея, в заливе Патрас. Задачу миноносцам чрезвычайно усложнили, поскольку броненосцы стояли в бухте в состоянии боеготовности, поменяли все разметки фарватера и установили несколько включенных прожекторов на буях близко от берега, чтобы создать у нападающих впечатление, будто он находится гораздо дальше, чем на самом деле. Поначалу они так и подумали. Эксперимент вообще получился зубодробительным, по все же миноносцам удалось избежать всех опасностей, проникнуть в бухту и выпустить учебные торпеды. Правда, большинство из них поймались в противоторпедные сети броненосцев. Каннингхэм проявил себя во время этих учений наилучшим образом. Когда три месяца спустя Даттона перевели служить на эскадренный броненосец «Британия», он дал своему младшему лейтенанту великолепную характеристику.

Вскоре после этого «Покует» списали в резерв, а его командой укомплектовали однотипный миноносец «Оруэлл», которым командовал лейтенант Ф.Р. Роттесли. «Оруэлл» в течение 18 месяцев проходил капитальный ремонт после столкновения с крейсером «Пайонир» в результате которого ему отрезало носовую часть. Служба на «Оруэлле» носила вполне рутинный характер, а его командир представлял собой самую заурядную личность, так что об этом отрезке биографии Каннингхэма можно было бы вообще не упоминать, если бы не один примечательный эпизод.

Современники знаменитого флотоводца отмечали, что одной из сущностных черт его характера было полное отсутствие пиетета перед начальством, а также самостоятельность в суждениях и действиях. Если он считал выбранное решение правильным, то выполнял его даже в том случае, если оно шло вразрез с распоряжениями высших инстанций. Эта сторона натуры Каннингхэма стала проявляться уже в самом начале его карьеры. На «Докуете» имелся отличный парусный вельбот, который часто брал призы в парусных регатах. Команда просила разрешения взять его с собой на «Оруэлл», но адмирал-комендант военных доков ответил отказом. Однако Каннингхэма это не остановило. Пока миноносцы стояли борт о борт, он с помощью нескольких матросов поменял шлюпки. На следующий день пришло официальное письмо, вопрошавшее, откуда на шлюпбалках «Оруэлла» новый вельбот. Роттесли сильно распереживался, но Каннингхэм успокоил его, вызвавшись лично ответить на запрос, поскольку уж он несет полную ответственность за это нарушение. На самом деле он попросту

бросил письмо в топку и, что удивительно, больше с этой проблемой команду миноносца никто не тревожил!

После относительно недолгой службы на средиземноморских миноносцах Каннигхэму пришлось почти два года пробовать свои силы, если можно это так назвать, на педагогическом поприще в качестве инструктора юнг и матросов-новобранцев. В конце июля 1904 г. он получил назначение на «Нортгемптон». Это двухтрубное плавсредство, несущее также и парусную оснастку, и именуемое крейсером, имело водоизмещение 8.000 т. и вступило в состав флота в 1878 г. Проектная скорость «Нортгемптона» составляла 14 узлов, но к 1904 г. из его паровых машин едва ли удавалось выжать больше 10. Тем не менее, он продолжал исправно служить в качестве учебного судна.

В 1904 г. «Нортгемптон» в сопровождении двух тендеров «Клеопатра» и «Калеоне» переходил из одного порта Англии в другой, имея на борту мальчишек, поступивших на морскую службу. Командовал кораблем капитан I ранга А.Дж. Хорсли. Из офицеров, помимо командира, на «Нортгемптоне» было всего два лейтенанта. Основная задача экипажа заключалась в обучении около 300 мальчишек азам морской службы.

Службу на учебном корабле Каннингхэм находил очень интересной. В первый же день командиру захотелось посмотреть, как новый лейтенант может управляться с парусами. Каннингхэм, получивший в свое время отличную выручку на «Мартине», блестяще справился с задачей. «.. Я поднялся на мостик и отдал надлежащие приказы. Общими усилиями мы справились не так уж плохо, хотя это и близко нельзя было сравнить с той бешеной скоростью, с какой такая работа проделывалась на „Мартине“. Парни на „Нортгемптоне“ карабкались наверх и работали на реях как какие-то крестьяне». Один из лейтенантов должен был непосредственно заниматься обучением новобранцев, т. е. разрабатывать детальный учебный план и организовывать инструктаж. Каннигхэма очень радовало, что этот вид деятельности Хорсли поручил именно ему. Работа с молодежью его очень увлекала и доставляла ему большое удовольствие.

В ноябре 1904 г. в Адмиралтействе сочли «Нортгемптон» слишком устаревшим для учебного корабля. Всю команду перевели на более современный крейсер «Хок», вошедший в состав флота в 1892 г. Одновременно была сформирована новая учебная эскадра, которую подчинили командующему военно-морскими силами в водах Северной Америки и Вест-Индии. В ее состав вошли учебные корабли «Хок», «Сент-Джордж» и «Эдгар» с мальчишками-новобранцами на борту, а также «Айсис» и «Хайфлаер», укомплектованные кадетами военно-морских

училищ. «Эдгар», «Хок» и «Сент-Джордж» были однотипными броненосными крейсерами постройки 1890–1892 гг. По тому времени они могли считаться еще вполне боеспособными кораблями. При водоизмещении в 7.350 т. они могли развивать скорость 18,5 узлов (для крейсеров такая скорость была уже явно недостаточной, почему их и перевели в учебную эскадру), и несли по два 203 мм орудия, 10 пушек калибром 152 мм и двенадцать 76 мм.

Хорсли назначили старшим офицером соединения и поручили привести эскадру в Вест-Индию, где ей надлежало присоединиться к кораблям командующего, стоявшим в заливе принца Руперта острова Доминика. Хорсли очень переживал по поводу предстоящей встречи с командующим. Желая продемонстрировать отменную выучку своих экипажей, он решил, чтобы корабли его эскадры на стоянке непременно выстроились строго в кильватер флагману. К большому неудовольствию командиров других кораблей эскадра всю дорогу отрабатывала этот маневр.

На пол пути через Атлантику штурмана эскадры скосила какая-то болезнь и обязанности по прокладке курса возложили на лейтенанта Каннингхэма. Впоследствии он не без юмора вспоминал об этом переходе: «Под моим руководством в качестве начинающего Христофора Колумба мы отыскали остров Доминика, залив принца Руперта и стоявший там на якоре флагманский корабль „Ариадне“. Там, несмотря на все наши тренировки, мы полностью опарафинились с постановкой на якорь». В целом же Каннингхэм очень ценил свою двухлетнюю службу на кораблях учебной эскадры в качестве инструктора. «Я считаю этот период своей службы одним из самых счастливых и доставивших мне большое удовлетворение. Я по-прежнему придерживаюсь мнения, что каждый молодой лейтенант должен как минимум год прослужить инструктором. Учить других — значит учиться самому».

В мае 1906 г. «Хок» списали в резерв, а лейтенант Каннингхэм вновь попал в плавсостав Средиземноморского флота. После непродолжительного пребывания во время летних больших маневров на легком крейсере «Сцилла», его переводят на крейсер «Суффолк».

В то время Средиземноморским флотом командовал адмирал лорд Чарльз Бересфорд. Наряду с Фишером и Уилсоном он был одним из самых известных военных моряков Англии начала XX века. Как личность, Бересфорд был, пожалуй, чересчур прямолинеен, импульсивен и подвержен влиянию со стороны некоторых морских офицеров из его окружения. В числе слабых

сторон характера адмирала называли любовь к показному блеску, стремление быть все время в центре внимания. Несмотря на аристократическое происхождение и титул лорда, Бересфорд не очень-то обременял себя какими-то моральными заповедями, и многие его поступки не давали повода квалифицировать его как джентльмена. Тем не менее, на флоте Бересфорд пользовался известным авторитетом и популярностью. Многие матросы и офицеры, служившие под его началом, отзывались о «Чарли Би» с симпатией и уважением. Громкую славу Бересфорду сделали участие в ряде сражений и активная самореклама. Во время штурма Александрии в 1882 г. Бересфорд командовал канонерской лодкой «Кондор», проявившей себя в этом сражении наилучшим образом. Выражение «Отлично сработано, „Кондор“!» тогда обошло все газеты. Позднее им приветствовали выступления адмирала в парламенте.

Как известно, Бересфорду удавалось совмещать военную службу с активной политической деятельностью. Он неоднократно избирался депутатом парламента. Нельзя сказать, что адмиралу сопутствовал большой успех на политическом поприще. Уровень интеллекта и профессиональной подготовки этого адмирала-аристократа не мог соперничать с обаянием его личности. Его публичные выступления были эмоциональны и, на первый взгляд, Бересфорд производил впечатление опытного оратора. Однако адмирал был слабоват по части аргументирования выдвигаемых им положений. Частенько он выступал просто не по существу.

Уинстон Черчилль весьма едко высказывался по поводу парламентской карьеры адмирала. Когда Бересфорд выступал в палате общин, Черчилль, по его словам, не мог отделаться от впечатления, что адмирал, идя к трибуне, не знал, о чем будет говорить: когда стоял на трибуне, не соображал, что говорит; когда садился на место, не отдавал себе отчета о том, что сказал. Известный в то время журналист Джеймс Гарвин однажды назвал Бересфорда «самым большим из всех существующих воздушных шаров».

Как флотоводец и командир. Бересфорд имел редкий дар управлять людьми и, при необходимости, выжимал из них все что можно. Он мог неплохо осуществлять маневры большими соединениями кораблей, но как стратег котировался невысоко. Тем не менее, сторонники адмирала искренне верили, что из него получился бы лучший первый морской лорд, чем из Фишера.

Командование Средиземноморским флотом Бересфорд осуществлял в лучших традициях времен «чистки и надраивания». Один из офицеров эскадры Лайонел Даусон

впоследствии вспоминал: «Никогда в своей жизни я не видел более „флагманского“ флагманского корабля… Все вертелось вокруг персоны адмирала и церемония была возведена в абсолют. Главное воспоминание, которое моя память сохранила о тех днях, это бесконечные свистки, окрики, построения и постановки на вид». Флагманский корабль Бересфорда и подчиненный ему штаб флота скорее напоминали двор феодального сеньора, окруженного верными вассалами, нежели командный состав крупного военно-морского соединения начала XX века. «Он (Бересфорд. — Д.Л.) блистал „великими манерами“! К команде корабля он обращался с такой торжественностью, как будто произносил речь в палате общин или на большом политическом митинге. Хорошо поставленным голосом он с расстановкой произносил: „Команда моего флагманского корабля… Ваш корабль, капитан Пелли…“. По мере того, как он продолжал интересно было наблюдать за восхищенными лицами матросов, которые с равным успехом воспринимали бы и лекцию о биноме Ньютона в его исполнении»!

«Суффолк» принадлежал к большой серии крейсеров типа «Каунти», построенных в 1901–1903 гг. Он имел водоизмещение 9.800 т., проектную скорость хода 22 узла, нес четырнадцать 152 мм пушек и восемь пушек калибром 76 мм. По тем временам это был отличный новый корабль с отборной опытной командой, укомплектованной в основном выходцами с западного побережья Англии. Среди матросов «Суффолка» Каннингхэм повстречал около 60 человек из числа своих прежних подопечных по «Нортгемптону» и «Хоку», причем большинство из них оказалось в его подразделении. На крейсере также служил бывший командир Каннингхэма с миноносца «Локуст» теперь уже старший лейтенант Э.Б.Даттон.

«Суффолк», если можно так выразиться, был счастливым кораблем. Все любили командира и старшего офицера и ощущали себя дружным и сплоченным коллективом. А ведь так было не всегда. Еще недавно «Суффолк» пользовался дурной славой «самого худшего корабля во флоте», с вечно недовольными офицерами, ленивыми матросами и нескончаемыми поломками в главной силовой установке. В 1904–1905 гг. «Суффолком» командовал капитан 1 ранга Дэвид Битти. Тот самый, который в годы Первой мировой войны станет командующим «стратегической кавалерией Гранд Флита» эскадрой линейных крейсеров, — а затем и всем флотом в водах метрополии. Битти дослужился до самых высоких адмиральских звезд, с 1919 по 1927 гг. занимал пост первого морского лорда и руководил всей морской политикой империи.

Но, по-видимому, на «Суффолке» «последний морской герой» проявил себя не лучшим образом. В 1904 г. он дал повод для долгих разговоров в кают-компаниях Средиземноморского флота. Выполняя предписание адмирала срочно прибыть на Мальту Битти, вопреки предупреждениям старшего инженер-механика, гнал свой крейсер несколько суток. В результате слишком долгой работы в усиленном режиме главная силовая установка корабля вышла из строя. Некоторое время после этого упорно массировался слух, что Битти отдадут под трибунал. Словом, после того, как Битти сдал командование крейсером в сентябре 1905 г., пришлось немало потрудиться, чтобы сделать «Суффолк» образцовым кораблем. Большая заслуга в том принадлежала новому командиру Розлину Уэстер-Уэмиссу.

«Рози» Уэмисс был не обычным военным моряком. Потомственный аристократ с обширными связями при дворе, всегда с иголочки одетый, с неизменным моноклем в глазу, обладатель громадного состояния и роскошной виллы в Канне, он выглядел как типичный «дилетант», а его подчеркнуто вежливое и даже церемонное обращение с подчиненными только усиливали это впечатление. Однако Каннингхэм вскоре убедился, что внешность может быть очень обманчивой. У «Рози» Уэмисса за лоском завсегдатая аристократических салонов скрывались глубокие знания получившего отличную подготовку военно-морского специалиста. Когда ситуация этого требовала, командир «Суффолка» демонстрировал жесткую волю и непреклонный характер. При случае он мог быть вспыльчивым и суровым, но никогда несправедливым.

Такие качества характера и, прежде всего, высокий профессионализм капитана 1 ранга Уэстер-Уэмисса не могли не вызывать уважения. «Однажды, когда я выполнял обязанности штурмана», — вспоминал Каннингхэм. — «я допустил ошибку в своих вычислениях. Он заглянул в карту мне через плечо и сказал самым вежливым тоном: „Здесь, Каннингхэм. Здесь вы допустили ошибку“. Так оно и было. Я допустил. Вместе мы ошибку исправили».

Позднее Уэстер-Уэмисс и Каннингхэм по-настоящему сблизились: несмотря на разницу в чинах и возрасте, для этого имелась весьма серьезная основа. «Рози» Уэмисс оказался азартным человеком, с большим интересом следившим за всевозможными состязаниями, самым престижным из которых на Средиземноморском флоте считались гонки под парусами. К громадному удовольствию Каннингхэма на «Суффолке» его назначили ответственным за парусные шлюпки и инструктаж в хождении под парусами. На крейсере имелся отличный парусный

катер и вскоре лейтенант Каннингхэм со своими подопечными стал выигрывать одну регату за другой.

Команда «Суффолка» почти всегда выигрывала с большим отрывом и по праву стала считаться лучшей на всем Средиземноморском флоте. Участникам соревнований это приносило стабильный денежный доход (победителям доставались солидные денежные призы) и, что не менее важно, благосклонность командира корабля. Каннингхэмовский катер проиграл лишь однажды. Случилось это во время ежегодных совместных летних маневров Средиземноморского флота и Флота Ла-Манша. Командование решило провести соревнования в гонках под парусами. Увы, у соперников с крейсера «Арджил» оказался великолепный спортивный катер особой конструкции и хорошо подготовленная команда. Они-то и выиграли финальную гонку на 3-мильной дистанции с отрывом в полкорпуса. Приз в размере 658 ф. ст. (громадная сумма по тем временам) достался морякам с «Арджилла».

На «Суффолке» Каннингхэм прослужил около двух лет, до апреля 1908 г., когда крейсер отправился на капитальный ремонт в Девонпорт. К тому времени благосклонность командира корабля к Каннингхэму простиралась до таких пределов, что он «набрался наглости» попросить его об оказании дружеской услуги: устроить ему «независимую» командную должность. Стать командиром миноносца — вот был предел мечтаний нашего героя в то время. В звании лейтенанта он прослужил уже 4 года, т. е. набрал минимальный требуемый стаж для такой должности. И Уэмисс величественно пообещал сделать все от него зависящее.

Отпуск в родительском доме в Эдинбурге Каннингхэм провел как на иголках. Он знал, что Уэмисс имеет «лапу» в Адмиралтействе, но, с другой стороны, его глодала мысль, что недостаточный служебный стаж может сыграть против него, и тогда ему придется отправляться на линейный корабль или на крейсер. В последнем случае Каннингхэму пришлось бы ждать еще два года. прежде чем его амбиции воплотятся в реальность командной должности. Длинный казенный конверт из Адмиралтейства приплел ранним утром в один из майских дней. Каннингхэм торопливо вскрыл его и дрожащими пальцами развернул письмо. Там говорилось, что он назначается командиром миноноски № 14, приписанной к базовому кораблю «Хекла» в Портсмуте.

Каннингхэм уже слышал об этих кораблях, носивших номера с 1 по 36 и проходивших по официальной классификации как «прибрежные миноносцы». Это были совершенно новые боевые единицы, оснащенные турбинными силовыми установками,

работавшими на жидком топливе, которые позволяли им развивать скорость хода до 36 узлов. При водоизмещении в 270 т… их вооружение состояло из двух 76 мм пушек и трех однотрубных торпедных аппаратов. Во всех отношениях, за исключением размеров, эти корабли были вполне сопоставимы с ходившими в то время в составе британского флота 30-узловыми миноносцами, а по многим качествам превосходили их, особенно если учесть, что последние работали на угле и. их было очень трудно содержать в чистоте. Словом, перспектива Каннингхэму очень понравилась. С этого времени (с мая 1908 г.) по ноябрь 1919 г. Каннингхэм служил исключительно на торпедных кораблях.

Прослужить беспрерывно более 11 лет командиром эсминцев — случай почти беспрецедентный для британского флота той эпохи. Такого рода служба имеет свою особую специфику и только зная ее суть можно понять сущностные черты характера Каннингхэма как флотоводца, командира и просто как человека, которые сформировались именно в данный период. Командир корабля, выполняя учебные, а тем более, боевые задачи, нередко оказывается в ситуации, когда ответственное решение может принять он и только он. Каннингхэм получил «независимую» командную должность 25-летним лейтенантом, и за последующие 11 лет, из которых 5 лет пришлись на войну, судьба не раз предоставляла ему возможность проявить это особое мужество командира, принимающего единственно правильное решение. Это была прекрасная школа, которая сформировала впоследствии настоящего боевого адмирала.

И еще. Люди, знавшие адмирала Каннингхэма в зените его славы, единодушно отмечали присущую ему самодисциплину, аскетичность и, в то же время, удивительное умение находить нужный тон в общении и с рядовыми матросами, и с равными по званию, и с самыми высокопоставленными политиками. Думается, эти черты его характера были отточены именно в годы службы в качестве командира эсминцев. На маленьком корабле командир всегда на виду. Если на «угольном» миноносце «Валчер», который Каннингхэм принял под свою команду летом 1909 г., у него была командирская каюта, больше напоминавшая тесную конуру, то на ТК-14 командиру полагалась только отдельная койка и он квартировал в одном помещении с остальной командой.

В такой ситуации очень важно было найти нужный стиль поведения, не опуститься до панибратства с экипажем. Командир корабля должен служить во всем примером своим поведением. В этом основа его командирского авторитета. «Угольный»

миноносец начала XX в., возвратившийся из тяжелого штормового похода, представлял собой жалкое зрелище. Он весь осыпан сажей и угольной пылью. Из-за отчаянной болтанки в море люди не только не имели возможности привести себя в порядок, но даже поесть горячей пищи. Но по прибытии в базу командир должен явиться на доклад к командующему флотилией в чистой, идеально отглаженной форме, в которой все до мельчайшей детали соответствует уставу. И также должен сверкать чистотой маленький корабль. Многолетняя служба на малых кораблях, наверное, как никакой другой род деятельности заставляет осознать, что только тот, кто требователен к себе, имеет моральное право требовать от других.

Но вернемся к хронологической последовательности событий биографии Каннингхэма. 13 мая 1908 г., согласно предписанию, он прибыл в Портсмут и принял под свою команду миноноску № 14, стоявшую борт

О борт со своим «систершипом» № 13. Как и подавляющее большинство британских военных моряков той эпохи, будучи человеком в высшей степени суеверным, лейтенант Каннингхэм от души порадовался, что жребий судьбы не привел его на соседний корабль. Сказать по правде, миноноска № 13 заслуженно считалась не очень счастливым кораблем.

Несмотря на свою новизну, эти миноноски наряду с огромным количеством миноносцев устаревших типов входили в состав Резервного флота и потому были укомплектованы неполными экипажами. Базовым кораблем флотилии являлся паровой фрегат «Хекла», 1878 г. постройки, наряду с паровой машиной имевший также и парусную оснастку, которым командовал капитан 1 ранга Джон Николас, являвшийся одновременно командующим всей флотилией.

Большую часть года на кораблях Резервного флота находились неполные экипажи, составляющие 2/5 от штата военного времени. И только во время ежегодных летних больших маневров они полностью укомплектовывались резервистами и проводили учения. В этот период 4-я (портсмутская) флотилия, в состав которой входила миноноска Каннигхэма, переходили из Портсмута в Кэмпбеллтаун. Из Кэмпбеллтауна они ежедневно выходили в море на артиллерийские или торпедные учения, которые обычно проводились утром или днем и заканчивались стремительной гонкой обратно в бухту с тем, чтобы офицеры успели до темноты сыграть в гольф.

Резервисты доставляли Каннигхэму немало хлопот. В конце лета 1908 г. произошел инцидент, которые едва не стоил ему карьеры. Во время очередных стрельб артиллерист его миноноски

допустил какую-то вопиющую ошибку в расчетах дистанции и выпустил около дюжины учебных 76 мм снарядов по прибрежному поселку Бембридж. Перед Каннингхэмом замаячила реальная перспектива предстать перед трибуналом. По счастью, в поселке никто не пострадал, а следственная комиссия пришла к выводу, что все произошло из-за того, что буксируемая мишень находилась слишком близко от берега.

В августе 1908 г. 4-я флотилия претерпела реорганизацию. Командование флотилией принял капитан 1 ранга Реджинальд Тируит, впоследствии прославившийся во время Первой мировой войны, командуя эсминцами в водах метрополии. Тируит разместился со своим штабом на легком крейсере «Топаз», что было гораздо удобнее по сравнению с тем, когда командир флотилии находился на плавучей базе, которая не могла оперировать вместе с миноносцами в море.

23 июня 1909 г. умер профессор Каннигхэм. Командование предоставило лейтенанту Каннингхэму трехнедельный отпуск для участия в похоронах и улаживания семейных дел. По возвращении из Эдинберга он узнал, что с миноноской № 14 ему придется распрощаться и принять под свою команду миноносец «Валчер». Такая перспектива его совсем не обрадовала. «Валчер», работавший на угле, считался уже устаревшим кораблем и, по мнению Каннингхэма, значительно уступал по своим боевым возможностям миноноске № 14. Он попробовал жаловаться на свое «ирландское повышение» (на жаргоне того времени повышение, рассматриваемое как понижение) Тируиту, но последнему это сильно не понравилось. Однако некоторое время спустя, после обмена флотилиями между Портсмутом и Девонпортом Каннингхэма перевели на миноносец «Роубак». Последний представлял собой более приемлемый вариант: прекрасный маленький корабль, быстрый, послушный рулю, экономный по топливу, с командирской каютой, разительно отличавшейся в лучшую сторону от того, что имелось на «Валчере». Но на «Роубаке» Каннингхэм прослужил только 3 месяца. На миноносце начались неполадки с котлами и 16 декабря 1910 г. его отправили на ремонт.

Это поставило Каннингхэма в затруднительную ситуацию. Он прослужил на миноносцах более двух с половиной лет и, согласно существовавшим на британском флоте того времени правилам, должен был перейти на большой корабль — линкор или крейсер. Каннингхэму была ненавистна сама мысль о такой возможности и он прибег к однажды уже испытанному способу: попросил нового командира флотилии Мортимера Сильвера «замолвить за него словечко» в Адмиралтействе. Сильвер с

пониманием отнесся к его просьбе и обещал помочь.

Утром 8 января 1911 г. Каннингхэму пришло письмо с маркой Адмиралтейства и он с восхищенным изумлением узнал, что назначен командиром «Скорпиона» — одного из новейших эсминцев, вступившем в состав флота всего 3 месяца назад. Этот корабль, водоизмещением 900 т., был вооружен одной 102 мм пушкой, тремя пушками калибром 76 мм и двухтрубным торпедным аппаратом для 533 мм торпед. Он развивал скорость 27 узлов и принадлежал к серии из 16 однотипных кораблей, оснащенных угольными котлами и турбинами в качестве главной силовой установки. Таким образом, Каннингхэму предстояло на личном опыте убедиться, что турбины и котлы, работающие на угле, представляют собой очень плохое сочетание.

Однако для появления эсминцев с такими неудачными конструктивными особенностями имелись свои причины. Еще в 1908 г. на английских военных верфях приступили к строительству серии из 12 эсминцев типа «Трайбал» со скоростью хода свыше 33 узлов, оснащенных турбинами с нефтяными котлами. Нефть давала огромные преимущества по сравнению с углем. Она позволяла поддерживать более высокую температуру в топках, увеличивая тем самым число оборотов и скорость хода корабля. Переход на жидкое топливо давал возможность сократить количество людей, необходимых для обслуживания машинного отделения, более чем наполовину — отпадала нужда в многочисленных кочегарах. Жидкое топливо избавляло команды кораблей от изнурительных погрузок угля, расход которого возрастал по мере увеличения мощности силовых установок. Жидкое топливо позволяло осуществлять заправку судов в открытом море, повышало их автономность и дальность плавания.

Но вся нефть вплоть до последней капли ввозилась из-за границы, тогда как высококачественный уголь добывался в метрополии. Для перевода такого громадного флота, каковым являлся английский военный флот накануне Первой мировой войны, на жидкое топливо предстояло решить массу проблем: закупка и храпение нефти, создание стратегического запаса, налаживание регулярных поставок в мирное время и абсолютная гарантия регулярного подвоза во время войны, и т. д. Вплотную решением этих проблем занялся Уинстон Черчилль, принявший пост морского министра в октябре 1913 г. Летом 1912 г. он создал особую «Королевскую комиссию по нефтяному топливу» во главе с уже отставным адмиралом Фишером. 72-летний адмирал блестяще справился с поставленной задачей. 17 июля 1913 г. морской министр провозгласил перед парламентом страны, что в

истории британского военного флота открыта новая глава.

Однако опасения за надежность нефтяных коммуникаций империи во время войны продолжали довлеть над умами английских адмиралов. Порождением таких настроений стала серия из 16 угольных эсминцев типа «Бигл», построенных в 1910–1911 гг., к числу которых принадлежал и «Скорпион». Нежелание «складывать все яйца в одну корзину» сказалось и на линкорах. Первые пять английских супердредноутов типа «Куин Элизабет», вооруженных 381 мм орудиями, оснастили нефтяными котлами. При весьма основательном бронировании и вооружении они имели проектную скорость 25 узлов и по праву считались лучшими линкорами Первой мировой войны. Но на последующей серии дредноутов типа «Ройял Соверен» «на всякий случай» вновь установили угольные котлы. В результате эти корабли по многим показателям значительно уступали своим предшественникам.

Вернемся, однако, к «Скорпиону». Радость и удивление Каннингхэма в связи с его новым назначением вполне объяснимы. В январе 1911 г. он имел всего (!) 6 лет выслуги в звании лейтенанта, а всеми большими эсминцами командовали капитаны III ранга или старшие лейтенанты. Звание капитан-лейтенанта «с двумя с половиной лычками» в британском флоте ввели только в 1914 г. Согласно новому уставу, оно присваивалось в порядке очередности старшим лейтенантам с 8-летней (!) выслугой в предыдущем звании.

Служба на новом месте оказалась отнюдь не легкой, хотя причиной дополнительных осложнений являлся «субъективный фактор». Гарвичской флотилией в состав которой входил «Скорпион», командовал сэр Роберт Арбатнот, обосновавшийся на легком крейсере «Боадисия». Арбатнот прославился на весь флот как поборник строжайшей дисциплины, требовавший от своих подчиненных досконального соблюдения духа и буквы военно-морского устава. Нередко его требовательность подходила к той грани, где ее уже трудно было отличить от самодурства. К тому же Арбатнот был «человеком больших кораблей», а надо сказать, что методы руководства, применимые на крейсерах и линкорах, не всегда годятся для эсминцев. Поэтому стиль командования Арбатнота вызвал на флотилии глухой ропот и раздражение.

Эсминцы гарвичской флотилии по неделе проводили в море. Но после напряженных учений, длившихся 5–6 дней подряд, сэр Роберт мог тот или иной корабль своей флотилии в качестве наказания за небольшую провинность отправить в море и на выходные, лишив тем самым офицеров и команду законного отдыха и возможности увидеться с семьями. Во время похода или учений в открытом море сэр Роберт мог приказать просигналить,

что командира такого-то эсминца он отдает под арест, а командование кораблем переходит к «первому» лейтенанту. От офицеров он требовал, чтобы они носили плотные белые рубашки с прилегающими жесткими манжетами и форменными галстуками, ширина которых составляла ровно 2 дюйма. По возвращении в базу после 4–5 дней, проведенных в море, матросам надлежало быть одетыми безупречно по форме. Специальные «морские ботинки» позволялось одевать только в тех случаях, когда волны уже перекатывались через палубу. Если командующий флотилией видел, что командир эсминца, возвращающегося из похода, одет не по форме, нарушитель тут же получал взыскание.

Стремление всем показать свою «крутость» в годы войны сослужило Роберту Арбатноту плохую службу. Будучи уже контр-адмиралом, во время Ютландского сражения он командовал эскадрой броненосных крейсеров. Его корабли «Дифенс» и «Уорриор» так азартно погнались за легкими силами противника, как будто кроме них и преследуемых на свете никого больше не существовало. Выпуская огромные клубы дыма, два старых крейсера, увлеченные погоней, пересекли курс эскадре Битти прямо под носом у «Лайона», заставив последний отвернуть во избежание столкновения. Они опомнились только когда обнаружили, что движутся прямо на колонну германских дредноутов и что их разделяют каких-нибудь 4,5 мили. Первый залп германских орудий обратил «Уорриор» в груду металлолома и взорвал «Дифенс», на глазах у двух флотов превратившийся в фонтан обломков, дыма и пламени. Разбитый остов «Уорриора» еще дрейфовал некоторое время, а затем погрузился под воду.

В полдень 11 января (это была суббота) Каннингхэм прибыл на «Скорпион», стоявший в Гарвиче, и принял командование у старшего лейтенанта Р.Дж. Стоуна. Остаток дня новый командир посвятил изучению многочисленных приказов и инструкций. На следующее утро, едва Каннингхэм начал свой воскресный обход, как получил приказ немедленно прибыть на борт «Боадисии». Командующий уже произвел обход флотилии на своем катере и обнаружил комок грязи на якоре правого борта «Скорпиона»! Именно по такому поводу состоялась первая встреча Каннингхэма с сэром Робертом. В тот день новому командиру «Скорпиона» удалось избежать разноса, поскольку он пояснил, что принял корабль только вчера. Надо сказать, что эта выходка Арбатнота не вызвала у Каннингхэма ни удивления ни возмущения. К тому времени он сам начал превращаться в «строгого поборника дисциплины» и воспоминания Каннингхэма о том эпизоде свидетельствуют в пользу нашего предположения вполне

красноречиво: «Это было в первый и последний раз, когда я доставил ему (Арбатноту. — Д.Л.) беспокойство. Со временем я даже полюбил его и зауважал, а он многому научил меня по части дисциплины».

24 июня 1911 г. Каннингхэму довелось поучаствовать в еще одном (третьем за его карьеру) грандиозном военно-морском параде на рейде Спитхэда, на сей раз устроенном по поводу коронации Георга Y. Британский флот представляли 42 линейных корабля, новых и устаревших, 4 линейных крейсера, 30 броненосных крейсеров, 37 легких крейсеров, 8 крейсеров-скаутов, 15 канонерских лодок, 68 эсминцев, 12 миноносцев, 8 подводных лодок и 7 плавучих баз. В параде также участвовало изрядное количество иностранных военных кораблей. Одна только английская армада вытянулась почти на 47 км. Однако прежней спокойной уверенности, которая исходила от британской морской мощи на праздновании бриллиантового юбилея царствования королевы Виктории в 1897 г., теперь не ощущалось. Атмосфера была пропитана нервозностью и тревожным ожиданием. На политическом небосклоне Европы уже сгущались черные тучи, предвещавшие большую войну.

За парадом последовал период тяжелых учений в Гарвиче. На протяжении 4 недель подряд эсминцы выходили в море по понедельникам и оставались там до ночи четверга. По пятницам флотилия проводила учения в заливе. В перерывах грузились углем и пытались поддерживать корабль в чистоте. Погодные условия во внимание не принимались. Стоял ли густой туман или дул штормовой ветер, флотилия все равно выходила в море. Даже если из-за сильного волнения команды не могли проводить артиллерийские и торпедные стрельбы, эсминцы практиковались в плавании без огней, в буксировке друг друга и всех других эволюциях, которые Арбатнот считал полезными для экипажей. Об игре в гольф по вечерам, которая практиковалась во время службы на миноноске № 14, теперь не могло быть и речи. Гарвичскую флотилию не зря тогда прозвали «яхт-клуб Габбарда», по названию плавучего маяка «Габбард», который болтался далеко в Северном море и служил эсминцам Арбатнота местом рандеву по ночам.

Как раз в это время разразился второй Марокканский кризис. 1 июля 1911 г. германская канонерская лодка «Пантера» бросила якорь в гавани Агадира. Четыре дня спустя по этому поводу состоялось экстренное заседание британского кабинета министров: чего хочет Германия — только ли компенсаций в Марокко или войны с Францией? Проходит неделя, за ней — вторая, но официальный Берлин молчит, и в Уайтхолле

складывается убеждение, что дело идет именно к пробе сил, намеренному вызову и запугиванию. 21 июля Дэвид Ллойд Джордж произносит в Мэншн-хаузе свою знаменитую речь, заявив что Британия готова отстаивать свои интересы любыми средствами. Публичные речи — опасное дипломатическое оружие. Выступление Ллойд Джорджа растиражировано в миллионах экземпляров французских и германских газет, что сделало в обеих странах компромисс недостижимым. Германия и страны Антанты подошли к последней черте, за которой следует только война.

В это время гарвичская флотилия стояла вместе с линейными силами Флота Метрополии в Кромарти. Неожиданно молнией пронесся слух, что Адмиралтейство выпустило из вида, в каком направлении движутся три флотилии германских эсминцев, незадолго перед тем обнаруженных в Северном море. Британские эсминцы тут же были отправлены в ночное патрулирование у входа в Морей Ферт. У командиров кораблей имелся строжайший приказ командующего флотом не провоцировать инцидент, но они также получили устную инструкцию командира флотилии, открывать огонь по любому кораблю, похожему на эсминец, если он будет двигаться без огней и попытается пройти через патрульную линию. По счастью, в ту ночь германские эсминцы у Морей Ферта не появились. Несколько дней спустя официальный Берлин продемонстрировал готовность умерить свои претензии в Марокко и инцидент был улажен дипломатическим путем.

За время службы на «Скорпионе» в составе Флота Метрополии с Каннингхэмом приключились два весьма неприятных эпизода, которые при иных обстоятельствах могли бы серьезно повредить его карьере.

Темной и ненастной ноябрьской ночью 1911 г. эсминцы Арбатнота возвращались через Ла-Манш из Портленда. Каннигхэм находился в штурманской рубке, когда на траверзе Дувра, при сильном попутном ветре, дувшем с юго-запада, неожиданно ощутил резкий поворот. Первое, что он увидел, выскочив на мостик, был двойной топсель, нависший прямо над его эсминцем. Все, что он успел сделать, это переложить руль и скомандовать в машинное отделение «полный ход». Трехмачтовый деревянный парусник «Финн» протаранил «Скорпиона» в правый борт между машинным и котельным отделениями. Последовал мощный толчок, а затем треск, с которым утлегар «Финна» сокрушил все, что имелось на палубе эсминца с правого борта, и повалил вторую трубу. В обшивке правого борта «Скорпиона» образовался почти двухметровый вертикальный разрыв вдоль шпангоута между машинным и

котельным отделениями. Эсминец потерял ход и неуклюже перевалился на волнах. Вода, поступавшая в машинное отделение, дошла до фундамента трубы, но благодаря усиленной работе помп, больше не прибывала.

«Финна» снесло на подветренную сторону, вся его носовая часть была разрушена. Каннингхэм приказал осветить его прожектором и увидел, что парусник сильно осел на нос. Со «Скорпиона» спустили шлюпку и сняли с него 5 или 6 человек. Остальных несчастных, выпавших от удара за борт, больше никто не видел. Некоторое время спустя парусник перевернулся и затонул. Любопытно, что вся флотилия, включая заднего мателота «Скорпиона» и командира дивизиона на «Боадисии», величественно проследовала дальше, абсолютно не заметив ничего экстраординарного. Лишь несколько часов спустя после столкновения эсминец «Рекорд» возвратился и привел «Скорпиона» на буксире в Ширнесс.

Затем началось расследование причин столкновения. Комиссия пришла к выводу, что вся вина лежит на «Скорпионе». Вахтенный офицер «Скорпиона» принял красный габаритный огонь левого борта «Финна» за огонь правого борта одного из своих эсминцев, шедших параллельной колонной. Адмиралтейство, против обыкновения, без всякого скандала выплатило компенсацию владельцам «Финна». В таких случаях обычно за все отвечает командир корабля. Однако, как ни странно, Каннингхэму не предъявили никаких обвинений и этот инцидент, в целом, никак не повлиял на его дальнейшую карьеру. «Скорпион» простоял 4 месяца в ремонте в одном из доков Чатама и возвратился в состав флотилии весной 1912 г.

Второй инцидент характеризует Каннингхэма весьма красноречиво, и при том не с лучшей стороны. Выше уже говорилось о том, что он многому научился у Арбатнота «по части дисциплины» и постепенно. сам стал превращаться в ее ярого поборника. Каннингхэм взял бразды правления своим экипажем очень жестко и в своем служебном рвении начал уже переходить принятые рамки. Дошло до того, что случай о наказанном им старшим сигнальщиком «Скорпиона» стал предметом разбирательства специальной комиссии Адмиралтейства. Разбирательство завершилось появлением записи в его личном деле, гласившей, что их превосходительства доводят до сведения лейтенанта Каннингхэма, что они «в высшей степени недовольны его поведением (неумение держать себя в руках и употребление нецензурных выражений в адрес младших по званию) и настоятельно рекомендуют ему впредь следить за своей речью».

В оправдание Каннингхэма можно только заметить, что общая атмосфера, царившая на гарвичской флотилии, давала серьезные основания для излишней нервозности и невоздержанности на язык. Весной 1912 г. Арбатнот решил, что его подчиненным не мешает окрепнуть физически. Он постановил, чтобы все офицеры флотилии, независимо орт звания и возраста, раз в месяц сдавали на берегу 10-мильный кросс. Чтобы не ударить лицом в грязь, пришлось тренироваться. Каннингхэм и несколько его товарищей из числа молодых офицеров каждую субботу утром пробегали до Ипсвича, расположенного примерно в 15 км от базы эсминцев. Там они плотно обедали в харчевне «Большая Белая Лошадь» и возвращались обратно на автобусе.

Апогеем борьбы Арбатнота за здоровье своих подчиненных стала проверка физической подготовки, которую он учинил всем экипажам. Офицеров и матросов высадили на берег и отправили в марш-бросок с полным вооружением. Команды кораблей, которые не уложились в норматив, повторяли операцию снова. Зрелище получилось жалкое. Несчастные кочегары-астматики, многие из которых к тому же имели обувь не по размеру, выбились из сил уже на половине пути. Чтобы хоть как-то облегчить их участь, офицеры тащили на себе по 4, а то и по 6 винтовок за раз. Даже Каннингхэм, сильно уважавший командующего флотилией, счел такой эксперимент неуместным. «Вспоминая об этом сейчас», — писал он в своих мемуарах, — «не думаю, что в том была какая-то польза. Во время морских походов и регулярных погрузок угля люди получали основательную физическую нагрузку и из них вовсе не обязательно было делать быстроногих пехотинцев».

Думается мы не погрешим против истины, если предположим, что уход Арбатнота на другую командную должность в июле 1912 г. был воспринят экипажами с чувством большого облегчения. Одновременно началась основательная реорганизация торпедных сил Флота Метрополии. Флот быстро пополнялся новейшими эсминцами. Командование решило сформировать 4 флотилии, по 12 кораблей в каждой, которые должны были находиться в составе Флота Метрополии в полной боевой готовности. Это не считая резервных флотилий с неполными экипажами в Портсмуте, Девонпорте и Чатаме. Гарвичскую флотилию усилили за счет 4 эсминцев типа «Бигл», доведя ее состав до 16 боевых единиц, и переименовали в 3-ю флотилию. 3-ей флотилии надлежало отправляться в Средиземное море. Перед походом корабли поставили на профилактический ремонт в Чатаме.

«Скорпион» стоял в одном из больших бассейнов чатамских

доков рядом с эскадренным броненосцем «Трайомф», который списывали в резерв. Выяснилось, что броненосцем командует капитан III ранга Томас Лайн, старый знакомый Каннингхэма. С встречей двух друзей связан забавный эпизод, описанный в «Одиссее моряка» и вызывающий почти что умиление. После расспросов об общих знакомых и воспоминаний о совместно пережитых коллизиях русло беседы двух приятелей естественным образом повернуло к проблемам текущего ремонта. В частности, был обсужден тот факт, что эсминцам всегда недодают краски, а на больших кораблях ее всегда в избытке. Лайн немедленно предложил другу взять на броненосце любой краски, какая тому приглянется. Каннингхэм, как человек, уже имевший за плечами определенный жизненный опыт, решил не упускать подвернувшийся случай и по возвращении на «Скорпион» дал соответствующее распоряжение старшине машинного отделения.

На следующий день, во время обеденного перерыва старшина в сопровождении дюжины кочегаров поднялись на борт «Трайомфа» и ушли оттуда каждый с большим ведром краски в руках. Не прошли они и пол пути вокруг бассейна в направлении «Скорпиона», как их остановил портовый полицейский, продемонстрировавший твердое намерение выяснить суть происходящего. Но военного моряка сложно застать врасплох. «Все в порядке, сержант», — сказал старшина машинного отделения, не сморгнув глазом, — «эти люди проштрафились». «Проштрафились» — спросил полисмен, «что вы имеете в виду»? «Вчера эти ребята красили трубы на „Скорпионе“», — последовало разъяснение, — «Они загадили краской всю верхнюю палубу, поэтому в качестве наказания командир приказал им вместо обеденного перерыва носить ведра с краской вокруг бассейна. А я слежу, чтобы они не сачковали». «А ваш командир, должно быть, большой шутник»! — ухмыльнулся констебль. «Шутник — это не про него» — ввернул машинный старшина, — «он просто зверь, помяните мое слово» После столь убедительной версии происходящего, представленной портовому охраннику, процесс перераспределения краски проходил уже беспрепятственно.

Осенью 1913 г. эсминцы 3-ей флотилии, прошедшие профилактический ремонт и сверкающие новой краской, были готовы к дальнему походу. Действительно, вскоре поступил приказ всем 16 кораблям принять на борт полный запас угля, продовольствия и боеприпасов, а также тенты и другое оборудование, необходимое для службы в жарком климате. Перед походом командующий флотилией коммондор Сесиль Ламберт собрал всех командиров кораблей и произнес перед ними

проникновенную речь. Суть его выступления сводилась к тому, что после трех лет такой ужасной службы на Северном море всем экипажам вместе с их кораблями уже давно пора на Средиземное море. Но он позволит 3-ей флотилии пробыть там не более года. После этого он пообещал возвратить всех в метрополию и перераспределить на новейшие эсминцы, которые к тому времени войдут в состав флота.

Речь вызвала у слушателей прилив энтузиазма. Большинство из присутствующих были в восторге от перспективы прослужить на Средиземном море хотя бы и неделю. Увы, Ламберт оказался плохим пророком. Все 16 лучших экипажей и самых опытных командиров североморских эсминцев Ламберта находились на Средиземном море, когда в августе 1914 г. началась Первая мировая война. Многие из них на родину уже не вернутся никогда. Эндрю Каннингхэм на своем «Скорпионе» увидит английские берега только в январе 1918 г.

Глава II
От Дарданелл до Балтики (1914–1919)

В ноябре 1913 г. все 16 кораблей 3-ей флотилии пришли на Мальту. Как уже говорилось выше, до реформ Фишера Средиземноморский флот являлся лучшим соединением британских военно-морских сил. Именно на Средиземное море направлялись новейшие боевые корабли, укомплектованные самыми опытными экипажами. Так было до тех пор, пока в Уайтхолле не осознали, что главная угроза британскому могуществу исходит от Германии. С конца 1904 г. Фишер приступил к постепенному перераспределению главных сил флота и сосредоточению лучших кораблей в водах метрополии. Количество эскадренных броненосцев на Средиземном море сократилось с 12 до 8. К лету 1905 г. все 5 современных линейных кораблей, составлявших главную ударную силу английской эскадры в водах Китая, были возвращены в Англию и из них сформировано отдельное соединение. Число эскадренных броненосцев в водах метрополии увеличилось с 8 до 17.

Затем был сформирован отдельный Атлантический флот, базировавшийся в Гибралтаре. Его ядро составили 8 самых быстроходных эскадренных броненосцев. В зависимости от конкретной ситуации он должен был служить стратегическим резервом как для Средиземноморского флота, так и для Флота Метрополии. Атлантический флот дважды в год участвовал в совместных маневрах со Средиземноморским флотом и один раз в год с Флотом Метрополии. Каждому из трех флотов в европейских водах была придана отдельная эскадра броненосных крейсеров. От содержания эскадренных броненосцев в водах Северной Америки и Вест-Индии решили вообще отказаться.

Таким образом, в результате фишеровской политики передислокации военного флота? от общего числа линейных кораблей Великобритании были сосредоточены в водах метрополии, т. е. против Германии. Количество эскадренных броненосцев и броненосных крейсеров, базировавшихся в портах Англии в «эру Фишера», изменилось следующим образом: 1902 г. — 19, 1903 г. — 20, 1907 г. — 64. Однако появление «Дредноута» дало Германии хороший шанс сократить отставание в силе своего флота от британского. Фактически, после 1906 г. гонка морских вооружений началась с новой точки отсчета,

поставившей Германию и Англию почти в равное положение.

Несколько лет спустя в британском Адмиралтействе пришли к выводу, что для сохранения решающего превосходства над германским флотом в Северном море придется еще больше «оголить» средиземноморский фланг. Очередная реорганизация английских соединений на Средиземном море началась в 1912 г. Уинстон Черчилль изложил суть ее цели в своей речи перед палатой общин 18 марта. Высшее военно-морское руководство планировало впредь удерживать превосходство над германским флотом в Северном море при соотношении 1,6:1. Для удержания превосходства на таком уровне в ближайшие годы необходимо соблюдение следующих условий: начиная с 1912 г. закладывать на британских верфях по 3–4 дредноута в год (если быть точным, 4-3-4-3-4-3); считать квази-дредноуты «Лорд Нельсон» и «Агамемнон» настоящими дредноутами (что было не так уж безосновательно; специалисты полагали, что эти последние английские броненосцы додредноутского типа по бронированию и некоторым конструктивным решениям превосходили «Дредноут»); перевести Атлантический флот из Гибралтара в порты Англии; уменьшить число линейных кораблей в составе Средиземноморского флота еще в 2 раза.

В результате, в составе Средиземноморского флота остались только 4 старых эскадренных броненосца типа «Дункан» («Дункан», «Эксмаут», «Рассел» и «Корнваллис»), которых к тому же перевели с Мальты в Гибралтар. На Мальте осталась только крейсерская эскадра. Проводя столь радикальные сокращения. Адмиралтейство руководствовалось исключительно соображениями стратегии и тактики. И с этих позиций его политика выглядела вполне логичной и обоснованной. Но решение оказалось весьма уязвимым для критики именно в силу узости кругозора лиц, его принимавших.

Помимо такой цели, как защита непосредственно Британских островов, Англия имела весьма обширные «интересы и обязательства» по всему миру, не в последнюю очередь в Средиземноморском регионе, где многие проблемы большой политики не могли эффективно решаться без сильного военно-морского присутствия. Форин Оффис заявил резкий протест в связи с фактической «эвакуацией» Средиземного моря и Адмиралтейству пришлось пойти на попятную.

Черчилль согласился увеличить число эскадренных броненосцев в Гибралтаре с 4 до 8 и отправить на усиление мальтийской эскадры 2, а то и 3 линейных крейсера типа «Инвинсибл». Первые в истории линейные крейсеры «Инвинсибл», «Инфлексибл» и «Индомитебл» сошли на воду в течение 1907 г.

Будучи почти равными современному им «Дредноуту» по водоизмещению (17.250 т.), они несли по 8 орудий калибром 305 мм. 16 пушек калибром 102 мм и развивали скорость 26 узлов. Самым слабым местом этих кораблей было, несомненно, бронирование: толщина главного броневого пояса равнялась только 152 мм. Это обстоятельство сыграло роковую роль в годы Первой мировой войны. В день Ютландского сражения линейные крейсеры поставили во главе колонн линкоров Гранд Флита без скидок на их конструктивные особенности. Перед ними стояла задача охвата головы колонны линкоров противника, что рассматривалось военно-морскими стратегами тех времен необходимым предварительным условием разгрома вражеской эскадры. Увы, Ютландский бой оказался слишком суровым испытанием для ослабленной броневой зашиты этих кораблей. Для 3 из 10 английских линейных крейсеров упомянутое сражение оказалось последним. Германские снаряды сравнительно легко пробивали не только палубную и бортовую броню, но даже броневые плиты колпаков и стен башен главного калибра.

Однако в 1912 г. в британском Адмиралтействе этого никто не мог предвидеть или, во всяком случае, не придавали особого значения ослабленной броневой защите линейных крейсеров. Высшее военно-морское руководство сочло, что в Средиземном море линейные крейсеры прекрасно «позаботятся сами о себе»: они всегда смогут уничтожить более слабого противника и уйти от более сильного. К тому же линейные крейсеры имели весьма внушительный внешний вид и не менее грозную репутацию, созданную им прессой, и потому неизменно производили сокрушительное впечатление на публику. Такие качества линейных крейсеров являлись не менее важными при выполнении ими дипломатических миссий (читай, оказании силового давления) и при «показе флага» в средиземноморских странах из соображений престижа.

Именно в таком составе и застал Средиземноморский флот лейтенант Каннингхэм поздней осенью 1913 г. Командовал флотом адмирал Беркли Милн. Подчиненные ему силы состояли из линейных крейсеров «Инфлексибл» (флагман), «Индомитебл» и «Индефатигебл»; 4 броненосных крейсеров («Дифенс», «Дьюк оф Эдинбург», «Блэк Принс» и «Уорриор») под командованием контр-адмирала Э.Ч.Трубриджа; 4 легких крейсеров («Дублин», «Глочестер», «Чатам» и «Веймаут»); а также 16 эсминцев только что прибывшей 3-ей флотилии. Не забудем о 4 старых эскадренных броненосцах типа «Дункан», стоявших в Гибралтаре.

Хотя начиная с 1904 г., Средиземное море рассматривалось

британскими стратегами как второстепенный театр, ситуация для англичан складывалась там не менее угрожающей, чем в Северном море. В случае большой европейской войны, удержание господства на Средиземном море теми силами, которые имелись в распоряжении Беркли Милна, было бы весьма проблематично, если вообще возможно. В связи с этим здесь представляется уместным хотя бы несколько слов сказать о потенциальных противниках.

В последние недели уходящего 1912 года в Константинополь пришли множество боевых кораблей, крейсировавших в восточной части Средиземного моря. Помимо флагов великих средиземноморских держав и России на рейде Золотого Рога выстроились крейсера из Соединенных Штатов, Голландии и многих других стран. Но самыми важными из всех визитеров, приковавшими к себе всеобщее внимание, были новейший линейный крейсер «Тебен» и не менее новый легкий крейсер «Бреслау». Эта парочка составила только что сформированный германский Миттельмеер дивизион, которым в тот момент командовал контр-адмирал Труммлер. «Тебеи» являл собой великолепный образец германского военного судостроения. При водоизмещении в 22.616 т. и скорости хода 28 узлов, он нес десять 280 мм орудий, двенадцать 150 мм и столько же 88 мм пушек. Хищные обводы его низко сидящего корпуса и исходившее от него ощущение сокрушительной мощи, произвели неизгладимое впечатление, особенно на турок и французов. И те и другие сделали далеко идущие выводы. Для французов они были самыми неутешительными.

С этого времени германский дивизион стал серьезным дестабилизирующим фактором на Средиземном море, сыгравшим во время войны важнейшую роль, с самыми катастрофическими последствиями для Антанты. Любопытно, что в течение двух предвоенных лет в германском генеральном морском штабе очень переживали за судьбу «Гедена» и «Бреслау» и неоднократно настаивали на их скорейшем возвращении в Северное море. Их переживания вызывали понимание и сочувствие. В конце 1912 г. страсти были накалены уже до такого предела, что Труммлер и французский адмирал Дартиж дю Фурне договорились отпускать своих матросов на берег в разные дни, во избежание драк и провокаций.

Германия имела на Средиземном море могущественных союзников. Первый итальянский дредноут «Данте Алигьери», имевший водоизмещение 19.500 т., скорость хода 23 узла и вооруженный двенадцатью 305 мм орудиями, вступил в строй в январе 1913 г. За ними последовали 3 еще более мощных корабля

типа «Конте ди Кавур». По оценкам специалистов из британского Адмиралтейства, члены Тройственного союза Австро-Венгрия и Италия в ближайшие годы будут готовы выставить на Средиземном море 10 дредноутов. Таким образом, в 1912 г., принимая решение оставить в Гибралтаре 4 эскадренных броненосца додредноутного типа, Черчилль прекрасно осознавал, что очень скоро их боевая ценность станет совершенно ничтожной перед лицом объединенной австро-итальянской морской мощи.

Особенно впечатляющим был прогресс военно-морских сил Австро-Венгрии. Если Италия уже сравнительно давно и прочно заняла место в ряду ведущих морских держав, то упоминание об австро-венгерском флоте на рубеже XIX–XX вв. неизменно вызывало кривые ухмылки специалистов. На ум сразу приходили напыщенные офицеры, увенчанные многочисленными наградами и длиннейшими непроизносимыми титулами, игрушечный флот и царившая на нем опереточная атмосфера.

Действительно, военно-морские силы Дуалистической монархии многие годы не выходили за рамки задач обеспечения береговой обороны. Но влияние идей эпохи «нового маринизма», отлитых в чеканные постулаты теорий морской мощи Мэхена и Коломба, не обошло стороной и Австро-Венгрию, хотя по своему геополитическому положению и особенностям национального мышления она продолжала оставаться сугубо континентальной державой. В 1908 г., к изумлению зарубежных наблюдателей, австро-венгерский флот пополнился тремя эскадренными броненосцами типа «Радецкий» При водоизмещении в 14.226 т. и скорости хода 20,5 узлов, они несли 4 орудия калибром 305 мм, восемь 225 мм пушек и имели дальность плавания 5600 миль. Такие тактико-технические данные с полным основанием позволяли классифицировать их как квази-дредноуты. Некоторые специалисты даже утверждают, что на короткий период времени, до вступления в строй французских линейных кораблей типа «Дантон», броненосцы типа «Радецкий» являлись сильнейшими кораблями на Средиземном море.

Появление таких кораблей свидетельствовало, что отныне амбиции К. и К. Кригсмарине (Kaiserhch und Konglich Kriegsmarine — королевский и императорский военный флот) не ограничиваются акваторией Адриатического моря.

Следующим логическим шагом стало строительство настоящих дредноутов. В 1909 г. в военно-морских кругах Европы начали циркулировать упорные слухи, что на военных верфях Австро-Венгрии то ли вот-вот начнется, то ли уже началось тайное строительство дредноутов без одобрения программы и

военно-морского бюджета рейхстагом. В Дуалистической монархии в еще большей степени чем в Германии военно-морские проблемы окружались плотной завесой секретности. Иностранные военно-морские атташе тщетно пытались получить какую-либо официальную информацию. На военные верфи в Триесте, Фиуме и Пола их попросту не пускали.

В апреле 1910 худшие опасения представителей Антанты подтвердились. Информация просочилась из совершенно неожиданного источника. В социал-демократической газете «Арбайтер Цайтунг» появилась негодующая статья, подписанная депутатами социал-демократической фракции рейхстага, которые выражали свое возмущение тем, что правительство без одобрения высшего органа законодательной власти страны выделило дополнительные средства из бюджета на строительство военных кораблей помимо предусмотренных программой. Пол года спустя морской министр граф Рудольф Монтекукколи официально подтвердил эту информацию.

24 июня 1911 г. первый австрийский дредноут «Вирибус Унитис», получивший в качестве имени девиз императорского дома Габсбургов, сошел на воду в Триесте. Несколько месяцев спустя за ним последовали «Тегетгоф» и «Принц Ойген». С учетом стесненности в средствах, относительной слабости промышленной базы и отсутствия опыта строительства таких больших кораблей, австрийские дредноуты получились на редкость удачными. При водоизмещении в 20.000 т. «Вирибус Унитис» развивал скорость хода в 21,5 узла. Он был оснащен вполне приличными турбинами. Его главную артиллерию составляли двенадцать 305 мм орудий, размещенных в 4 трехорудийных линейно завышенных башнях в диаметральной плоскости корабля — наиболее удачная и экономичная компановка, ставшая впоследствии классической. По сути, «Вирибус Унитис» может считаться первым в мире дредноутом с трехорудийными башнями.

Таким образом, австро-венгерские военно-морские силы, хотя и медленно и не без проблем, превратились в современный сбалансированный флот и вместе с тем в важный фактор сложного расклада сил на Средиземном море. В случае большой европейской войны, он должен был немедленно выйти к Сицилии и объединиться с итальянским флотом. После этого объединенные силы союзников в самое ближайшее время планировали дать решительный бой англичанам и французам, и овладеть господством на Средиземном море. При таком сценарии у командующего австро-венгерским флотом вице-адмирала Антона Гауса имелись все шансы войти в анналы военно-морской

истории в качестве нового Нельсона или Тегетгофа. пусть даже нового Вильнева. Однако история распорядилась иначе. В августе 1914 г. Италия твердо объявила о своем нейтралитете. В результате К. и К. Кригсмарине оказался перед лицом превосходящих англо-французских морских сил и был фактически заперт в Адриатическом море. Когда в мае 1915 г. Италия вступила в войну на стороне Антанты, шансов не оставалось никаких.

Но в 1913 г. и в первой половине 1914 г. этого еще никто предвидеть не мог. Расклад сил флотов двух противостоящих друг другу военных блоков на Средиземном море был примерно равным, что делало положение англичан особенно шатким. В начале лета 1914 г. австрийская эскадра посетила Мальту. Серые громады дредноутов Гауса с массивными трехорудийными башнями, недвижимо застывшие на голубой глади Гранд-Харбора наводили сэра Беркли Милна на тревожные размышления. Таков был расклад сил и общая политическая атмосфера на Средиземном море накануне Первой мировой войны.

Мальта, как обычно, оставалась для английских моряков очень притягательным местом, с танцами, пикниками, хождениями по гостям и романтическими свиданиями теплыми средиземноморскими ночами. Однако Каннингхэм всячески избегал светских развлечений. Казалось, что 30-летний офицер готовится добровольно принять монашество. Все свое свободное время он посвящал хождению под парусами и изредка играл в гольф. Он даже ночевал на своем эсминце, хотя холостым офицерам также предоставлялось жилье на берегу.

6 февраля 1914 г. командование 3-й флотилией принял капитан I ранга Ч.П.Куд. С его приходом ритм жизни на кораблях сразу уплотнился и служба стала заметно тяжелее. Куд оказался человеком твердого характера, который требовал и добивался от своих подчиненных высоких стандартов. Первым делом Куд обратил внимание на проблему погрузки угля, к которой моряки никогда особой любви не испытывали. Она рассматривалась как неизбежное и трудоемкое наказание, которое нужно как-то пережить. На 3-й флотилии норма 30–40 т. в час при погрузке с угольщика считалась вполне нормальной.

Чтобы добиться повышения результатов, Куд ввел соревнование между кораблями. Он не сомневался, что скоро начнется война и от быстроты погрузки будет зависеть сколько времени флотилия сможет проводить в море. Показатели, которых следовало достигнуть, и поощрения, которые за это полагались, ежемесячно доводились до сведения всей флотилии специальными приказами. Отсчет времени начинался от первого

мешка с углем, заполненного на борту угольщика, и до последнего, загруженного в бункер эсминца. Никаких споров с судейством не допускалось. Боцман с флагманского «Бленхейма» неотрывно наблюдал в дальномер за тем, как идет погрузка.

Прекрасный опытный экипаж Каннингхэма включился в соревнование с большим азартом. «Скорпион» стабильно входил в тройку рекордсменов месяца. Его главным соперником выступал «Харпи», которым командовал Джеральд Диккенс. Благодаря этим соревнованиям, во время войны эсминцы 3-й флотилии демонстрировали просто чудеса. Неоспоримый рекорд в конечном итоге установил все-таки «Скорпион»: 120 т. угля в час, при том, что весь уголь до последней крошки загружался в 90 кг мешки вручную, которые опускались на борт эсминца и опустошались в бункеры. 90 -100 т. угля в час составляли средний показатель по флотилии, но и такой результат требовал организации работы буквально по минутам и самоотверженного труда всей команды.

В конце июля 1914 г. средиземноморская эскадра в составе 8 крейсеров и 14 эсминцев во главе с «Инфлексиблом» стояла в Александрии. Котел большой европейской войны уже закипал. 28 июля, когда австрийская артиллерия начала обстрел территории Сербии, английская эскадра снялась с якоря и отбыла на Мальту. Корабли Беркли Милна вошли в Гранд-Харбор 30 июля, когда в России уже была объявлена частичная мобилизация. Одновременно из Лондона пришла тревожная радиограмма с приказом всем кораблям немедленно принять полный запас угля, боеприпасов и продовольствия. В воскресный полдень 2 августа, через сутки после объявления Германией войны России, все матросы были отозваны из увольнения и возвращены на корабли. Эскадра начала разводить пары со всей возможной поспешностью.

В эти тревожные первые августовские дни главной «головной болью» Беркли Милна был германский Средиземноморский дивизион. Утром 4 августа, за несколько часов до объявления Англией войны Германии, произошла встреча «Гебена» с «Индефатигеблом» и «Индомитеблом», которые долгое время двигались с ним параллельным курсом на дистанции артиллерийского боя. По свидетельству германского морского офицера Германа Лорея, «Гебен» имел серьезные неполадки в силовой установке и мог развивать лишь ограниченную скорость хода. Однако Черчилль так и не решился отдать приказ открыть огонь до истечения срока ультиматума, предъявленного Германии. Ценой невероятных усилий германскому экипажу удалось увеличить ход «Гебена» до 28 узлов, и примерно в 16.30 он оторвался от своих преследователей.

5 августа в 1.15 британский Средиземноморский флот получил приказ начать военные действия против Германии. В тот день, пока Милн со своими линейными крейсерами караулил немцев примерно в 100 милях к западу от Сицилии, полагая, что их главная цель — помешать перевозке французских войск из Северной Африки в метрополию, корабли Вильгельма Сушона хладнокровно загрузились углем в Мессине и 6 августа двинулись в восточном направлении, намереваясь прорваться в Дарданелльский пролив.

Однако у англичан появился еще один шанс перехватить «Гебен» и «Бреслау». Каннингхэму довелось принять участие во втором этапе этого неудачного для англичан преследования. Англичане засекли интенсивный радиообмен, который вели германские корабли, и решили на этот раз, что они намереваются прорваться в Австрию. Вечером 6 августа легкий крейсер «Глочестер» установил визуальный контакт с кораблями Сушона.

Как раз в это время 4 броненосных крейсера контр-адмирала Трубриджа патрулировали у входа в Адриатическое море. В ночь с 6 на 7 августа 8 эсминцев из состава 3-й флотилии, в том числе Каннингхэм на своем «Скорпионе», присоединились к броненосным крейсерам и вся эскадра двинулась на юг, намереваясь перехватить германские корабли. Эскадра держала ход 19 узлов, что для старых крейсеров было почти предельной скоростью. С флагманского «Дифенса» поступил сигнал, который, по воспоминаниям Каннингхэма, «пронял нас до самых пяток»: ориентировочно к 6 утра эскадре быть готовой вступить в бой с противником.

Каннингхэм не подозревал, что та ночь, возможно, была самой тяжелой в жизни Эдварда Трубриджа. Британский адмирал терзался жесточайшими сомненьями. 4 вверенных ему броненосных крейсера имели 22 орудия калибром 9,2 дюйма (234 мм). 14 пушек калибром 7,5 дюймов (180 мм) и 20 шестидюймовок (152 мм). Но вся эта артиллерийская мощь не могла ввести в заблуждение настоящего профессионала, а Трубридж, несомненно, был таковым и не испытывал никаких иллюзий. В ночном бою с «Гебеном» у его эскадры еще имелись какие-то призрачные шансы, к тому же он мог послать свои эсминцы в торпедную атаку. Но он понимал, что встретиться с германским дивизионом до рассвета они уже не успеют, а при дневном свете… даже если уцелевшие захотят удрать, они не смогут сделать и этого.

Тем временем, по причине неприбытия угольщика к месту рандеву эсминцы начали один за другим покидать колонну и уходить на якорную стоянку в бухте греческого побережья, где

рассчитывали дождаться злополучного угольщика. К рассвету на «Скорпионе» осталось не более 55 т. угля, побольше, чем на остальных эсминцах, но таковых в составе соединения уже осталось только три. С восходом солнца Каннингхэм получил сигнал, что флагман принял решение прекратить погоню. В 10 утра 7 августа корабли Трубриджа бросили якорь в бухте южного берега острова Занте, где эсминцы получили приказ принять уголь с крейсеров.

20 сентября 1914 г. Трубридж будет отозван со Средиземного моря и отдан под трибунал по делу о прорыве германских кораблей в Турцию. В качестве главного оправдания он укажет на наличие у него приказа «не вступать в бой с превосходящими силами противника». Фактически, его оправдают, но нового назначения уже не предложат. До 1919 г. Эдвард Трубридж прослужит военно-морским советником в Сербии. Дело не станут «копать слишком глубоко», поскольку вина высшего военно-морского командования здесь также присутствовала, и не малая.

К слову сказать, Каннингхэм, как и большинство офицеров эсминцев, был на стороне Трубриджа. Они-то знали, что пока их эскадра шла на перехват «Гебена», линейные крейсеры Милна весьма неспешно приближались к Мальте с запада. 7 августа командующий флотом поставил «Индефатигебл» и «Инфлексибл» под погрузку углем. И хотя «Индомитебл» имел достаточный запас топлива, он не послал его немедленно на помощь Трубриджу.

Но вернемся к началу войны на Средиземном море. К концу дня 7 августа к месту рандеву прибыл злополучный угольщик и эскадра Трубриджа загрузилась топливом. Подвел всех греческий капитан — толстопузый, лоснящийся темнокожий тип, обладатель древнего грузового парохода, не имевшего даже паровых лебедок и вообще никаких приспособлений, кроме пары ручных кранов, каждый из которых был не в состоянии поднять более полутоны груза за раз. Ему каким-то образом удалось заключить выгоднейший контракт с британским Адмиралтейством на снабжение углем эсминцев Средиземноморского флота на весь период войны. Первую же операцию он провалил. Вместо того, чтобы прибыть в назначенное место рандеву в порту Вати на острове Итака у западного побережья Греции, он повел свой угольщик в Порт-Вати на острове Самос, что у побережья Малой Азии, в 350 милях от назначенного места.

Каперанг Куд, который, судя по воспоминаниям Каннингхэма, являлся виртуозом ненормативной лексики, популярно объяснил греку, что он думает о нем и о его пароходе, а заодно отправил

радиограмму с соответствующими разъяснениями в Адмиралтейство. Больше этого греческого капитана на флотилии никто не видел.

После загрузки углем эсминцы во главе с «Дифенсом» присоединились к французскому флоту, направлявшемуся в Адриатическое море для действий против флота Австрии. К тому времени уже окончательно было решено, что Великобритания находится в состоянии войны с Дуалистической монархией. Часть австрийского флота установила блокаду побережья Черногории близ Скутари. Французскому адмиралу пришла в голову идея ввести свои линкоры в Адриатическое море, пройти ночью без огней вдоль итальянского берега, а затем прочесать северную часть Адриатики. Контр-адмирал Трубридж на «Дифенсе», несколько французских крейсеров и эсминцы Куда должны были захлопнуть ловушку с юга.

Операция была организована из рук вон плохо. В ночь с 14 на 15 августа на английских эсминцах нервы у экипажей были взвинчены до предела из-за того, что французские эсминцы, о которых англичан никто не предупредил, флотилия за флотилией проходили справа по борту от них. Лишь по счастливой случайности англичане не открыли по ним огонь. Когда рассвело, взору Каннингхэма открылось величественное зрелище: весь горизонт был расцвечен французскими триколорами. Правда, он мог видеть только верхушки мачт главного флота, состоявшего из 12 линейных кораблей и нескольких крейсеров, которые уже скрылись за горизонтом.

Результаты битвы оказались ничтожными по сравнению с задействованными в ней силами. В ловушку попались только маленький австрийский крейсер «Зента» и 2 или 3 миноносца. Последним, благодаря малой осадке удалось ускользнуть от преследователей, пройдя вдоль самого берега. «Зенту» остановили залпы французских дредноутов «Курбе» и «Жан Бар». После того как австрийский крейсер отказался поднять белый флаг, французы его хладнокровно расстреляли. Трубридж запросил французского адмирала Бу де Лапейрера, может ли он послать свои эсминцы подобрать тонущих австрийцев, но в ответ получил отказ. Это была не очень славная победа и англичане не слишком сожалели, когда узнали, что большинство матросов из экипажа «Зенты» добрались до берега и скрылись. И продолжили участие в войне, тогда как если бы не упрямство Лапейрера, они бы попали в плен.

Пока союзники гоняли австрийские крейсеры и миноносцы по Адриатическому морю, «Тебен» и «Бреслау» благополучно прошли через Дарданелльский пролив и прибыли в гавань

Константинополя. Конфискация англичанами двух дредноутов, строившихся на британских верфях для турецкого флота, дала Германии формальный повод для продажи Турции обоих кораблей. «Гебен» и «Бреслау» превратились в «Явуз Султан Селим» и «Мигилли». Вильгельм Сушон и его подчиненные перешли на турецкую службу. Первого даже назначили командующим турецким флотом. Таким образом, германский Средиземноморский дивизион избежал необходимости возвращения в Средиземное море или интернирования в пока еще нейтральной Турции.

Последствия такой метаморфозы оказались самыми катастрофическими и больней всего ударили по России. Присутствие германских кораблей и военных моряков стало решающим фактором, окончательно подтолкнувшим Турцию к войне на стороне Тройственного союза. Действия Сушона в Черном море не оставили ей выбора. В результате, Россия получила еще один фронт на Кавказе, протяженностью свыше 1.000 км и закрытие южного морского пути, по которому при других раскладах могла бы беспрепятственно получать от союзников столь необходимые ей боеприпасы и вооружения.

11 августа Беркли Милн получил приказ начать блокаду Дарданелльского пролива. Сразу же после окончания совместной операции союзников в Адриатическом море часть эсминцев 3-ей флотилии, в их числе каннингхэмов «Скорпион», отправились караулить вход в Дарданелльский пролив. На позицию они прибыли 17 августа и вплоть до 31 октября, когда Турция официально вступила в войну, патрулировали в этом районе. По воспоминаниям Каннингхэма, это был «самый тоскливый период» за все время его долгой службы на Средиземном море.

Английские эсминцы поочередно патрулировали у входа в Дарданеллы, два дня — на ближних подступах, два дня — на дальних, останавливая и досматривая все пароходы, входившие в пролив и выходившие из него. Поблизости не было никакой укрытой якорной стоянки, где экипажи могли бы спокойно загрузиться углем и отдохнуть. Когда дул северный ветер, эсминцы отстаивались с южной стороны острова Тенедос, и наоборот. От нечего делать на флотилии даже начали издавать свою газету под названием «Тенедос Таймс». Нашлись три редактора-энтузиаста, каждый талантливый на свой манер: Джеральд Диккенс, командир эсминца «Харпи» и внук знаменитого писателя; капитан-лейтенант Дж. В.Уотерлоу, старший артиллерийский офицер флотилии, впоследствии командовавший броненосным крейсером «Блэк Принс» и погибший на нем в Ютландском сражении; и Р.Т.Амедроз,

командир эсминца «Грасхоппер», по отзывам людей знавших его, весьма прилично владевший пером. Что касается Каннингхэма, то он изводился от скуки и отчаянно завидовал тем, кто оказался в самой «гуще событий» в Северном море. Он и не подозревал, что британскому Средиземноморскому флоту вскоре также предстояли серьезные испытания.

Тем временем количество кораблей, блокировавших Дарданелльский пролив со стороны Средиземного моря, возрастало день ото дня. 21 сентября 1914 г. из них сформировали отдельную эскадру, командование которой принял вице-адмирал Сэквилл Карден, до того служивший суперинтендантом мальтийских военных доков. Карден поднял флаг на линейном крейсере «Индефатигебл». В его распоряжение поступили «Индомитебл», два французских эскадренных броненосца, легкие крейсеры «Дубблин» и «Глочестер», а также эсминцы 3-ей флотилии. В те осенние дни на эскадре уже практически никто не сомневался, что Турция вскоре вступит в войну на стороне Германии.

Фактически военные действия начались еще до того, как Турция официально объявила о состоянии войны. 28 октября «Явуз Султан Селим» потопил русский минный заградитель «Прут» при попытке последнего выставить минное заграждение у входа в Босфорский пролив. На следующий день английские эсминцы также совершили по отношению к Турции «недружественный акт», в котором Каннингхэму довелось лично поучаствовать.

Командующий эскадрой получил сообщение, будто в маленьком порту Воурлах в заливе Смирна полным ходом идет переоборудование турецкого парохода в минный заградитель. Эсминцы «Волверайн» и «Скорпион» немедленно направились туда «проконтролировать ситуацию». Войдя на рассвете в турецкую бухту, они обнаружили прекрасную новенькую яхту, водоизмещением около 500 т., стоявшую у причала. Теперь по-видимому уже никто не в состоянии установить, могло ли это судно служить как минный заградитель. Однако командиры обоих английских эсминцев божились, что совершенно отчетливо разглядели на верхней палубе турецкой яхты два легких орудия. Поскольку война еще не была объявлена, они отошли подальше в море и запросили инструкций по рации. В ответ пришел приказ захватить ее или уничтожить. Англичане вернулись обратно в бухту и с «Волверайна» потребовали, чтобы кто-нибудь явился для переговоров. Четырехвесельная шлюпка доставила на «Волверайн» турецкого лейтенанта.

Дальнейшие события в изложении самого Каннингхэма

развивались следующим образом: «Переговоры, по-видимому, проходили непросто, поскольку турок покинул „Волверайн“ в большой спешке, и на пол пути к берегу начал что-то кричать и махать руками. Тут же предполагаемый минный заградитель занялся пламенем с носа и с кормы, а мы помогли ему несколькими меткими залпами лиддитных снарядов. Первый же снаряд со „Скорпиона“ попал в основание дымовой трубы, которая взлетела, как на крыльях, и упала на крышу какого-то домика на берегу, который немедленно обрушился. Жаль, что у нас с самого начала не было предельно четких инструкций, поскольку с налету ее (яхту. — Д.Л.) можно было легко захватить и увести. Когда мы уходили нам вслед защелкали залпы полевых пушек конной артиллерии, но мы уже были за пределами их досягаемости и даже не стали отвечать».

В свете этих событий официальное вступление Турции в войну 31 октября 1914 г. выглядит актом до известной степени формальным. Три дня спустя Карден, согласно полученной из Лондона инструкции, предпринял бомбардировку турецких внешних фортов, охранявших вход в Дарданеллы, с дистанции, на которой береговая артиллерия не представляла опасности для его кораблей. Адмирал Карден с «Индефатигеблом» и «Индомитеблом» взяли на себя форты, расположенные на крайней оконечности Галлиполийского полуострова, а французские броненосцы — укрепления на азиатском берегу. Обстрел длился всего 10 минут и проходил на дистанции около 11 км. За это время 4 корабля союзников выпустили по турецким укреплениям 76 305 мм снарядов. Визуально бомбардировка выглядела очень впечатляющей. Форты Седд-эль-Бар и Кум-Кале на расстоянии казались превращенными в груду развалин. На Седд-эль-Баре взорвался главный склад боеприпасов, при этом турки потеряли 64 человека убитыми и 20 ранеными. Все орудия фортов временно вышли из строя.

Обстрел проводился с целью, уяснить, насколько эффективно может быть использована корабельная артиллерия против береговых укреплений. Однако с оперативной точки зрения эта, в общем-то бессмысленная, бомбардировка стала первой большой ошибкой в цепи крупных просчетов союзников и имела самые фатальные последствия для будущей Дарданелльской операции. Демонстрация, предпринятая эскадрой Кардена, сразу же привлекла внимание турок и их германских военных советников, заставив противника приступить к совершенствованию оборонительных укреплений Дарданелльского пролива. Союзники утратили фактор внезапности. Впоследствии адмирал Дж. Р.Джеллико назвал эту бомбардировку «непростительной

ошибкой».

Начало войны с Турцией не привнесло особых изменений в патрулирование эсминцев на подступах к Дарданеллам. Корабли без особых причин не подходили к берегу, в пределы досягаемости турецких батарей. А турки придерживались политики «живешь сам и жить давай другим», и открывали огонь очень редко.

Погода в последние месяцы 1914 г., несомненно, сделала большой сюрприз тем, кто считал Эгейское море теплым и ласковым. Сильные юго-западные ветры, разгонявшие крутую волну, дули почти беспрерывно. Хотя иногда, дня по 4 подряд жизнь эскадры Кардена разнообразили северо-восточные бури с дождями и снегом, почти такие же мерзкие и холодные, как те, что дули в Северном море. Эсминцы с большим трудом держались день и ночь на точности предписанных патрульных позициях. В условиях видимости, не превышавшей 25 м., нередко случались ситуации, когда корабли едва избегали посадки на мель у самого берега. После длительных периодов патрулирования эсминцы поочередно уходили в укрытую бухту на острове Лемнос, близ Мудроса для 48-часового отдыха.

Только вначале декабря «Скорпион» получил возможность уйти на Мальту для 10-дневного отдыха. профилактики и регулировки орудий. Время для этого наступило уже давно, поскольку у многих матросов и офицеров нервы порядком расшатались. Пальму первенства тут безоговорочно взял некий младший лейтенант с «Грасхоппера», который всю ночь бегал по острову и стрелял собак из табельного револьвера. Эта выходка наглядно продемонстрировала, насколько одичали экипажи за 3 месяца почти беспрерывного нахождения в море. В положенный срок «Скорпион» с рождественской почтой на борту возвратился к Тенедосу. на смену другим экипажам, измотанным монотонным патрулированием. В конце января 1915 г. по эскадре Кардена прошел слух о предстоящей атаке Дарданелл с моря. Эсминцы типа «Ривер» оснастили минными тралами и очень скоро, по мере того, как начали появляться все новые и новые корабли, слухи стали превращаться в реальность.

«Индефатигебл» и «Иидомитебл» ушли в метрополию, а вице-адмирал Карден перенес свой флаг на «Инфлексибл», только что вернувшийся после сражения у Фолклендских островов. Появились «Агамемнон», старый эскадренный броненосец «Венджинс» под флагом контр-адмирала Джона де Робека. назначенного вторым флагманом эскадры, и вместе с ними эскадренные броненосцы «Альбион», «Кориваллис» и «Трайомф». Затем пришли 4 французских эскадренных броненосца

«Сюффрен», «Буве», «Шарлеман» и «Толуа» Позднее к ним присоединились эскадренные броненосцы «Лорд Нельсон», «Канопус», «Оушен», «Свифтшур», «Маджестик» и «Принс Джордж». За исключением «Лорда Нельсона», эти корабли прослужили уже без малого по 20 лет.

Таким образом, в начале 1915 г. у входа в Дарданеллы сосредоточилась внушительная эскадра союзников. Здесь будет уместным хотя бы вкратце изложить суть того, как в высших коридорах власти Лондона принималось роковое решение форсировать проливы силами одного только флота.

Вопрос о захвате Дарданелльского пролива впервые всерьез обсуждался английскими стратегами летом 1906 г. Поводом послужили пограничные споры с Турцией на Синайском полуострове, которые, как тогда казалось, едва не привели к военному столкновению. Подробную информацию об обсуждении этой операции содержат протоколы 92-го, 93-го и 96-го заседаний Комитета Имперской Обороны от 26 июня, 13 ноября 1906 г. и 28 февраля 1907 г. соответственно. Офицеры генерального штаба и Адмиралтейства были единодушны в том, что высадка десанта на Галлиполийском полуострове с последующим захватом фортов и батарей на берегах пролива и вводом военных кораблей в Дарданеллы станет для Оттоманской Порты смертельным ударом. Вместе с тем, представители флота и армии отдавали себе отчет о серьезных трудностях на пути осуществления такой операции. Заключительный протокол от 28 февраля 1907 г. завершается выводом о том, что высадка десанта на Галлиполийском полуострове является «настолько рискованной операцией, что к ней следует прибегнуть только тогда, когда все другие способы воздействия на Турцию будут исчерпаны».

Здесь следует особо подчеркнуть, что Комитет Имперской Обороны обсуждал именно комбинированную операцию армии и флота с высадкой многочисленного десанта. Вопрос о форсировании пролива силами одного только флота тогда никто не поднимал. Британские военные моряки имели печальный опыт борьбы кораблей с крепостями. Эта традиция восходила еще к нельсоновской аксиоме «моряк, который штурмует форт, дурак». Имелся и конкретный исторический прецедент неудачного форсирования Дарданелл силами флота. В 1807 г. семь парусных линейных кораблей под командованием Джона Дакуорта проскочили через Дарданелльский пролив вдоль всей цепи турецких батарей и вышли в Мраморное море практически без потерь. Однако английский адмирал так и не смог решить, что ему делать со своим успехом. После непродолжительного крейсерства в Мраморном море британским кораблям пришлось

возвращаться. Обратный путь дался англичанам большой кровью и тяжелыми повреждениями материальной части. Опомнившиеся турецкие канониры едва не изничтожили всю эскадру.

Американский историк А.Дж. Мардер утверждал, что вплоть до конца 1914 г. ни Комитет Имперской Обороны, ни генеральный штаб, ни Адмиралтейство ни разу не обсуждали возможность форсирования Дарданелл силами одного только флота. Это не совсем так. Вице-адмирал Льюис Бэйли, автор нескольких разработок довольно оригинальных десантных операций, в 1913 г. разработал план атаки Дарданелльского пролива силами 5-й эскадры линейных кораблей (броненосцы типа «Лорд Нельсон»). Согласно его плану, «корабли должны войти в пролив еще до рассвета и форсировать его на как можно большей скорости и как можно ближе к фортам».

К концу 1914 г., когда Первая мировая война была уже в полном разгаре, перед правительством Великобритании встал вопрос, как наилучшим образом использовать новые армии, которые, как ожидалось, будут сформированы и в изобилии оснащены военной техникой к весне следующего года. Мнения по этому поводу разделились. Подавляющее большинство генералов, которых активно поддерживало французское правительство, выступали за «западный вариант». Они считали, что исход войны решается во Франции, и только разгром главных сил германской сухопутной армии приведет союзников к победе. Отвлечение же значительных воинских контингентов для операций в других регионах только отдаляет союзников от достижения главной цели и поставит под угрозу их позиции на Западном фронте.

С ними активно полемизировали сторонники «восточного варианта», к числу которых относились морской министр У.Черчилль, большинство министров правительства, входивших в состав Военного Совета, и почти все видные адмиралы. Позиционная война во Франции представлялась им тупиковым путем. Гнать солдат через минные поля и колючую проволоку на траншеи противника означало бессмысленную мясорубку, которой не видно конца. Для новых армий они предлагали открыть альтернативный театр военных действий. Так родилась идея «периферийного фронта», как выхода из стратегически тупиковой ситуации, сложившейся во Франции. Сторонники этой идеи считали, что ключ к победе следует искать на Ближнем Востоке или в Юго-Восточной Европе. Необходимо провести такую компанию, которая выведет Турцию из войны, напугает Италию и привлечет балканские страны на сторону союзников.

До поры такая альтернатива рассматривалась как сугубо теоретическая. Однако вскоре идея «периферийного фронта»

была гальванизирована двумя обстоятельствами. Первым из них стали слухи о скором вступлении в войну Болгарии на стороне Тройственного союза. Это означало, что она превратится в мост, связывающий Турцию с Германией и Австро-Венгрией, через который первая будет беспрепятственно получать необходимое количество боеприпасов, вооружений и стратегических материалов. Необходимо было срочно предпринять действенные меры, которые помешали бы немцам и австрийцам окончательно сокрушить Сербию, удержали бы Болгарию от вступления в войну, и побудили бы Грецию и Румынию выступить на стороне Антанты.

Второй побудительный мотив пришел из России. 2 января 1915 г. главнокомандующий русскими армиями великий князь Николай Николаевич обратился к правительству Великобритании и британскому военному командованию с просьбой предпринять «военную или морскую демонстрацию» против Турции с целью облегчить положение русских армий на Кавказском фронте, которые оказались в критической ситуации. Следует подчеркнуть, что в телеграмме великого князя речь шла только об отвлекающей операции и в ней не упоминались ни Константинополь, ни проливы.

Эта просьба была «сочтена справедливой». Телеграмму с обещанием помощи отправили буквально на следующий день, 3 января. Она была составлена прямо в военном министерстве, после того как фельдмаршал Китченер и Черчилль обсудили эту проблему. По иронии судьбы, еще день спустя, 4 января турецкое наступление захлебнулось. Турок выбили из Сарыкамыша и Караургана, и они отступили с большими потерями. Контрнаступление русских армий продолжалось беспрерывно в течение последующих 10 дней. Столь радикальная перемена ситуации на Кавказском фронте сделала бессмысленными какие-либо отвлекающие операции. Правда, великий князь Николай Николаевич не посчитал нужным известить союзников об успехах русского оружия. Но это не имело никакого значения. Ведь Черчилль собирался проводить не «отвлекающую демонстрацию», но операцию стратегического характера, призванную внести коренной перелом в ход всей мировой войны.

В Лондоне уже шло активное обсуждение предстоящей операции. Еще 3 января Китченер безапелляционно заявил, что единственным местом, где отвлекающая операция будет иметь наибольший эффект, является Дарданелльский пролив. И эта операция должна проводиться силами одного только флота, поскольку выделить для такого предприятия достаточное число солдат он не сможет еще в течение нескольких месяцев.

Но у Черчилля уже созрела идея форсировать пролив броненосцами додредноутного типа. Воображение морского министра воспламенилось. В тот же день вечером (3 января) Черчилль направил телеграмму Кардену: «Считаете ли вы возможной операцию по форсированию Дарданелл с использованием одних только кораблей? Предполагается задействовать старейшие военные корабли… Значимость поставленных целей сделает оправданными серьезные потери». Ответ Кардена, полученный 5 января, гласил, что «прорваться не удастся», возможно только «длительное форсирование большим количеством кораблей».

Впоследствии Карден будет оправдываться перед Дардапелльской комиссией, что основывался на убеждении в превосходстве огневой мощи вверенных ему кораблей над артиллерией фортов. «Я не имел представлений о том. до каких пределов немцы усовершенствовали оборону с помощью мобильной полевой артиллерии по обоим берегам пролива, береговых орудий и минных полей».

6 января Карден получил приказ Черчилля, представить подробный план операции с указанием потребного количества кораблей. Пять дней спустя адмирал представил свой план с указанием количества кораблей и последовательностью операций против турецкого побережья. Первая фаза предполагала массированный обстрел фортов, защищавших вход в пролив. После того как они будут подивлены, Карден собирался ввести свою эскадру в пролив и бомбардировать внутренние береговые укрепления вплоть до Кефеца, т. е. на протяжении около 15 км вверх по проливу. Это был второй этап операции. На третьем этапе Карден ставил своей целью преодолеть оборонительные рубежи в так называемых узкостях. И, наконец, на четвертой стадии он предполагал без помех протралить обширные минные поля в узкостях, после чего эскадра получит свободный проход в Мраморное море. На выполнение всех четырех этапов операции Карден отводил месяц.

Несмотря на кажущуюся стройность и логичность, так называемый «план Кардена» был слишком неконкретным. Как заметил один из его критиков в Адмиралтействе, «руководствуясь этим планом, можно было предпринять любую операцию, от захвата норвежского форта до высадки десанта в Тимбукту». Тем не менее. Черчилля план Кардена привел в натуральный восторг. 13 января во время короткого и весьма сумбурного заседания Военного Совета план атаки Дарданелл силами флота был одобрен и утвержден.

При этом старый Фишер, до сих пор полагавший, что речь

идет только об отвлекающей операции, даже предложил направить к проливам новейший линкор «Куин Элизабет», только что вошедший в состав флота, и опробовать его гигантские 381 мм орудия в стрельбе по вражеским фортам. Черчилль горячо поддержал эту идею. 850 кг снаряды дредноута новейшей конструкции легко сметут с лица земли турецкие укрепления по обоим берегам пролива. Теоретически, дальнобойные морские орудия с низкой траекторией стрельбы и высокой начальной скоростью полета снаряда представляли грозную опасность для высоких насыпей береговых батарей с расположенными на них крепостными орудиями.

Тогда еще никто не знал, что главную опасность для союзного флота будут представлять не долговременные фортификации, а подвижные полевые батареи тяжелых гаубиц. Они все время меняли место расположения и вели огонь по кораблям из-за укрытий. Бороться с этими германскими и австрийскими гаубицами оказалось чрезвычайно трудно — угол возвышения орудий главного калибра на броненосцах не превышал 27, а навесная стрельба с кораблей крайне неэффективна.

Оборона проливов облегчалась и географическими условиями. Западный берег Дарданелл, во многих местах возвышенный, представлял отличные командные высоты для размещения артиллерии. Сам проход был узкий и извилистый: ширина пролива оставляла в среднем около 6 км, но у Чанака он сужался до 1 км с четвертью. В узких местах нетрудно было поражать корабли торпедами с береговых аппаратов. С началом войны турки перегородили пролив мощными минными заграждениями, состоявшими из 10 линий и находившимися под защитой береговых батарей. Сильное течение в проливе позволяло оборонявшись пускать навстречу английским и французским кораблям плавающие мины. Оборону проливов возглавили опытные немецкие морские и армейские офицеры, которые использовали каждый промах союзников.

20 января Черчилль уведомил Николая Николаевича через британское посольство в Петрограде, что ориентировочно в середине февраля британский флот начнет проведение крупной операции по захвату Черноморских проливов. В ней предполагалось задействовать 12 линейных кораблей, из них 2 дредноута. 3 легких крейсера, 6 эсминцев. 4 подводные лодки и 1 гидроавиатранспорт. Морской министр также обещал, что в операции примут участие французские корабли. В заключении Черчилль выражал надежду, что «российское правительство окажет мощное содействие в предполагаемой атаке, предприняв в

подходящий момент морскую операцию в устье Босфора и имея наготове войска, чтобы использовать всякий достигнутый успех».

Однако в Петрограде сообщение Черчилля вызвало совсем иную реакцию. Захват Константинополя и проливов являлся одной из главных стратегических целей России в той войне, и потому перспективе утверждения западных союзников на берегах Дарданелл и Босфора в Северной Пальмире отнюдь не обрадовались. Ответ русского главнокомандующего Китченеру начинался с категорического утверждения, что «десантная операция русских войск… не может иметь места…».

При таких обстоятельствах союзники начали одну из крупнейших морских и крупнейшую десантную операцию Первой мировой войны. В этой книге не ставилась цель последовательно изложить весь ход Дарданелльской операции. Мы остановимся только на тех ее эпизодах, непосредственным участником которых был Эндрю Каннингхэм.

В 9.50 19 февраля эскадра из 12 тяжелых кораблей начала обстрел внешних фортов по обоим берегам Дарданелльского пролива с дистанции, превышавшей дальность стрельбы турецких орудий. Утро было абсолютно тихим, без дуновения ветерка, и весь этот грандиозный спектакль, который Каннингхэм наблюдал с мостика «Скорпиона», произвел на пего большое впечатление. Со стороны стрельба выглядела отличной. Турецкие укрепления поминутно поражались снарядами и ответного огня не открывали. Однако около 14.00, когда де Робек приказал 5 старым эскадренным броненосцам сократить дистанцию и добить турецкие форты окончательно, они неожиданно ожили и открыли ответный огонь.

Французские броненосцы, испуская клубы дыма, немедленно ринулись им на подмогу. Канонада продолжалась почти до захода солнца, пока Карден сигналом с «Инфлексибла» не отозвал все корабли. Де Робек поднял сигнал «Прошу разрешения продолжать бой», но разрешения не получил. Общий результат от этого огромного расхода боеприпасов оказался почти нулевой, если не считать нескольких десятков убитых турок. Для того чтобы действительно вывести форты из строя, следовало добиться прямых попаданий в основания орудийных установок. Даже самый большой дредноут представлял собой относительно неустойчивую артиллерийскую платформу и в прицельной стрельбе не мог тягаться с береговой артиллерией.

В тот вечер моряки эскадры Кардена стали свидетелями еще одного впечатляющего зрелища. Когда канонада стихла и над морем установилась звенящая тишина, на горизонте в лучах заходящего солнца неожиданно возник черный силуэт громадного

корабля. Поначалу мы приняли его за один из тех макетов ложных линейных кораблей, которые изготовили по приказу Адмиралтейства, чтобы вводить в заблуждение немцев, — вспоминал Каннингхэм, — «но когда он подошел ближе, мы убедились, что он настоящий». Это был новейший дредноут «Куин Элизабет», вооруженный 15-дюймовыми орудиями. На следующий день погода испортилась и операцию отложили по причине шторма. 25 февраля, когда вновь установилась хорошая погода, «Куин Элизабет», «Агамемнон», «Иррезистебл» и «Голуа» вновь начали бомбардировку внешних фортов с дистанции 10–11 км. Другие корабли наблюдали со стороны. В полдень линкоры сократили дистанцию до 3 км и буквально размолотили турецкие укрепления в щебень. Из них только «Агамемнон» получил одно попадание, причинившее ему совсем незначительные повреждения. К 15.00 береговые батареи турок были приведены к молчанию.

Около 16.00 тральщики под прикрытием эсминцев, в том числе «Скорпиона», вошли в пролив и приступили к расчистке минных заграждений. Они работали всю ночь и к утру 26 февраля проделали широкий проход, длиной около 4 км вверх по проливу, полностью свободный от мин.

В то же утро эсминцы высадили на берег подразделение моряков и морских пехотинцев с эскадренного броненосца «Венджинс», которые должны были довершить уничтожение орудий в форту Седд-эль-Бар на мысе Геллес Галлиполийского полуострова, а также фортов Кум-Кале и Оркание на противоположном азиатском берегу. Десантники не встретили серьезного сопротивления. Они подорвали и уничтожили около 50 орудий различных калибров, потеряв при этом всего 9 человек убитыми и ранеными. Именно тогда морские пехотинцы дошли до Критии. деревушки, расположенной в 4 милях за Седд-эль-Бар он у подножия пологого холма под названием Ачи-Баба. который господствовал над полуостровом. Это был первый и последний раз, когда англичане за всю мировую войну добрались до этой деревушки. Командовал десантной партией капитан-лейтенант Э.Дж. Робинсон, однокашник Каннингхэма по «Британии». За эту вылазку его наградили «Крестом Виктории».

Утром 26 марта 3 старых эскадренных броненосца вошли в проделанный тральщиками проход и начали бомбардировку внутренних фортов с дальних дистанций. Однако они тут же попали под интенсивный огонь тяжелых полевых гаубиц, хорошо укрытых по обоим берегам пролива, и через некоторое время вынуждены были ретироваться. Сражение 26 марта показало, что эскадра Кардена подошла к тупиковой ситуации.

Донесения десантников свидетельствовали, что корабельная артиллерия реально вывела из строя лишь незначительное число береговых орудий. С большими проблемами столкнулись и тральные силы. То, что мы здесь называем тральщиками, в реальности были рыболовными траулерами, оснащенными минными тралами и укомплектованными командами гражданских моряков. Слабые машины лишь с большим трудом позволяли этим суденышкам преодолевать сильное встречное течение, когда они двигались вверх по проливу. У стороннего наблюдателя складывалось впечатление, будто они стоят на месте. Естественно, что эти тральщики представляли собой удобные мишени для береговой артиллерии противника. Для того, чтобы броненосцы могли подойти на короткую дистанцию и вывести из строя береговые орудия, нужно было расчистить для них фарватер от мин. Но тральщики не могли этого сделать по причине противодействия береговой артиллерии. Получался замкнутый круг.

Эсминцам тоже приходилось несладко. Днем они эскортировали большие корабли. Ночью обеспечивали работу тральщиков. Поначалу Каннингхэм очень опасался попаданий в свой корабль и при каждом залпе береговой артиллерии заставлял «Скорпион» совершать резкие маневры. Однако очень скоро орудийная пальба стала настолько привычным делом, что на нее перестали обращать внимание. Матросы стали на удивление флегматичными. *Я* помню, как наш старшина-торпедист по фамилии Лав, сидел на верхней палубе и, греясь на солнышке, читал роман о Диком Западе. Снаряд из турецкого крупнокалиберного орудия разорвался совсем близко, подняв столб воды и дыма. Лав посмотрел в ту сторону и сказал: «Еще один краснокожий упал в пыль», и спокойно продолжил чтение.

Скверная погода со штормовым ветром, сильным дождем и плохой видимостью вновь вынудила прервать операции внутри пролива. Только 1 марта 6 броненосцев вошли в пролив и возобновили обстрел внутренних фортов. В тот день «Скорпион» зашел в залив Морто, восточнее Седд-эль-Бара, чтобы уничтожить замеченную там турецкую рыбачью шхуну. Матросы с эсминца поднялись на борт и уже собирались поджечь ее, когда увидели, как по полю в направлении пляжа быстро движется большой отряд турок, числом около батальона. «Скорпион» открыл по ним беглый огонь из носового орудия с дистанции в несколько сотен метров. Турки повернули и «пустились убегать как кролики». Расстояние для длинноствольного 102 мм орудия было пустяковым, и снаряды так и рвались среди бегущих, пока те не скрылись в ложбине.

В тот же день вечером тральщики в сопровождении эсминцев и легкого крейсера «Аметист», с командиром флотилии капитаном I ранга Кудом на борту, достигла места, где пролив резко сужается. Около 23.00, когда вся флотилия находилась на расстоянии примерно 2,7 км от Кефеца и в 14,5 км от входа в пролив, т. е. вблизи узкости и новой линии турецких минных полей, их осветил луч прожектора. Затем включились еще несколько прожекторов и батареи с обоих берегов пролива открыли огонь. Тральщикам пришлось поднять тралы и отступать. Эсминцы устремились вперед, поставили дымовую завесу и открыли огонь, ориентируясь по вспышкам орудийных выстрелов и свету прожекторов. Бой длился около получаса. Вода вокруг тральщиков буквально кипела от падающих снарядов, но каким-то чудом им удалось ускользнуть невредимыми.

Днем 4 марта «Волверайн» и «Скорпион» под прикрытием эскадренных броненосцев высадили на азиатском берегу близ Кум-Кале диверсионный отряд числом в 300 человек, под командой капитан-лейтенанта Э.Дж. Робинсона, который так успешно действовал в первой подобной операции 25 февраля. Отряд должен был вывести из строя уцелевшие орудия береговой обороны. Однако в этот раз операция не так гладко, как предыдущая.

Турки втянули десантников в бой и, имея большой численное преимущество, нанесли им тяжелые потери. Чтобы оказать отряду огневую поддержку, эсминцам пришлось подойти почти к самому берегу. Им удалось подавить полевую батарею, осыпавшую отряд Робинсона шрапнелью, и разогнать турецких стрелков, Далеко не все оставшиеся в живых смогли вернуться на корабли. Часть подразделения оказалась отрезанной от моря. В наступавших сумерках Каннингхэм видел, как они под жестоким обстрелом пробирались вдоль берега.

С наступлением темноты эсминцы послали свои шлюпки для спасения уцелевших. Шлюпкой со «Скорпиона» командовал старшина-артиллерист У.Торроугуд, который перед тем наточил табельную абордажную саблю до бритвенной остроты и вооружился двумя револьверами. У берега был сильный прибой, так что гребцам во главе с Торроугудом пришлось спрыгнуть в воду и удерживать шлюпку руками, чтобы ее не разбило о камни. Под сильным винтовочным огнем им удалось подобрать 2 офицеров и 11 матросов, из которых 2 были ранены. Шлюпка «Скорпиона» еще около 2 часов рыскала вдоль берега, но больше никого из десантного отряда не обнаружила. За этот эпизод Торроугуда наградили крестом «За Отличную Службу», а 8 матросов его команды — медалями «За Отличную Службу».

Эта стычка показала, что турки с каждым днем набираются опыта и преодолеть их оборону становится все труднее. Ровно за день до описанного боя контрадмирал де Робек, командовавший штурмовой эскадрой, послал в Лондон донесение, в котором сообщил, что пролив форсировать не удастся до тех пор, пока один из его берегов не будет оккупирован союзными войсками.

Донесение де Робека стало предметом бурных дебатов в Военном Совете. 10 марта Китченер объявил, что ситуация на Западном и Восточном фронтах для него вполне прояснилась и, исходя из этого, он готов выделить для Дарданелльской операции следующие силы: корпус австралийских и новозеландских войск («Анзак»), численностью в 34000 бойцов, дивизию морской пехоты (11000), 29-ю пехотную дивизию (18000) и французскую пехотную дивизию (18000). Таким образом, получалась целая армия, численностью в 81000 солдат и офицеров. 12 марта командующим экспедиционным корпусом назначили генерала Яна Гамильтона, опытного военачальника. Во время русско-японской войны он был прикомандирован к японской армии и в 1904–1905 гг. прошел с ней много дорог в Маньчжурии. Так что в современной войне он кое-что смыслил.

Черчилль рассчитывал еще и на русский армейский корпус, численностью в 47000 человек, который начал концентрироваться в Одессе. Министр иностранных дел России С.Д.Сазонов уверял союзников, что в ближайшее время эти войска высадятся на берегах Босфора. Однако настроения, царившие в ставке верховного главнокомандующего, не оставляли сомнений, что этого не будет никогда. Действительно, с началом общего австро-германского наступления на Восточном фронте весной 1915 г. упомянутый корпус без лишних разговоров отправили на главный театр военных действий.

Но и с союзным экспедиционным корпусом не все обстояло так просто, как могло показаться на первый взгляд. Китченер по-прежнему надеялся, что флоту удастся форсировать проливы собственными силами, и потому не считал нужным особенно торопиться с отправкой солдат. Свидетельства Яна Гамильтона перед Дарданелльской комиссией не оставляют сомнений в обструкционистской позиции Китченера. К тому времени, когда Гамильтон предстал перед следственной комиссией, фельдмаршала Китченера уже не было в живых, и репутация покойного его не слишком заботила. «Он сказал», — свидетельствовал Гамильтон, — «что нам, солдатам следует осознать, что там мы будем на вторых ролях. Моряки утверждают, что смогут форсировать Дарданеллы собственными силами, и нам нет смысла лезть на рожон до тех пор, пока адмиралы

окончательно не разобьют себе лбы».

Вооруженный такими инструкциями, 13 марта Гамильтон отбыл в Эгейское море. Он прихватил с собой справочник по турецкой армии 1912 года, довоенный отчет о дарданелльских укреплениях и устаревшую карту. Это была вся информация, которой он располагал. При нем не было ни штаба экспедиционного корпуса, ни детального плана операций сухопутных сил.

Тем временем флот продолжал методично разрушать турецкую оборону. В ночь с 10 на 11 марта тральщики получили приказ дойти до Кефеца, проделать проход в минных полях и спуститься вниз, дрейфуя по течению. Прикрытие им обеспечивали старый броненосец «Канопус» и крейсер «Аметист» с эсминцами.

«Капопус» пошел первым и сбил своим огнем пять прожекторов, освещавших акваторию перед минным полем. Он немедленно попал под интенсивный обстрел береговой артиллерии, отвечать на который можно было с таким же успехом, как стрелять по луне. Прожекторы то выключались на несколько минут, то вспыхивали вновь. После примерно получасовой перестрелки воцарилась тишина. Воспользовавшись паузой, 7 тральщиков двинулись вперед. Они благополучно миновали Кефец, развернулись и приступили к тралению. Один из тральщиков ведущей пары тут же подорвался на мине. Взрывом его буквально разорвало на куски. Повсюду замелькали вспышки прожекторов. Стало светло как днем. Все орудия, какие были в окрестностях, принялись молотить по проливу. «Аметист» и эсминцы изо всех сил пытались своей стрельбой сбить прожекторы, но тщетно. Ничего не оставалось, как прекратить операцию.

Такую же попытку английские корабли предприняли следующей ночью, с 11 на 12 марта. На сей раз решили обойтись без поддержки броненосца, поскольку многим казалось, что присутствие крупного корабля демаскирует тральные силы и излишне нервирует противника. Экипажи траулеров-тральщиков усилили военными моряками регулярного флота. Каждый тральщик получил командира-офицера, младшего офицера, старшину и сигнальщика. Вызвались множество добровольцев. Поступил приказ производить траление, невзирая на обстоятельства. В специальном обращении морского министра, которое довели до сведения всех экипажей, говорилось: «После того, как мы обогнем выступ у Чанака, это решит судьбу операции и может стать поворотным пунктом во всей войне». «Это» было и без того ясно каждому, но все зависело от расчистки минного

заграждения у Кефеца.

Особенно ожесточенной была перестрелка в ночь с 13 на 14 марта, когда тральщики при поддержке эскадренного броненосца «Корнваллис». «Аметиста» и эсминцев продвинулись на целую милю выше Кефеца. Снаряды турецкой полевой артиллерии взорвали все тралы. На двух тральщиках почти все члены команды были убиты или ранены. В бортах и надстройках тральщика, которым добровольно вызвался командовать неутомимый Э.Дж. Робинсон, по возвращении на базу насчитали 84 пробоины.

Когда тральщики вернулись назад, «Аметист», представлявший собой небронированный легкий крейсер около 3.000 т. водоизмещением, оставался у края минного заграждения и прикрывал своим огнем их отступление. Около 4 утра он получил попадание крупнокалиберным снарядом в район машинного отделения. Крейсер получил тяжелые повреждения и надолго вышел из строя. 24 человека были убиты, 36 — ранены.

Потребовался целый месяц упорных боев, прежде чем командование осознало полную непригодность траулеров, переоборудованных в тральщики и решило приспособить для этих целей эсминцы. К ним приладили 9-футовые параваны, с которыми они могли действовать на скорости 14–15 узлов и даже больше. Потребовались еще 1 или 2 педели, прежде чем экипажи эсминцев как следует приноровились к этой работе. В результате, эсминцы не успели принять участие в качестве быстроходных тральщиков в сражении 18 марта, когда союзный флот предпринял самую грандиозную попытку взломать оборону пролива собственными силами.

За два дня до решающего сражения произошла смена командования. 16 марта вице-адмирал Сэквил Карден подал рапорт об отставке по состоянию здоровья. Он уже давно страдал от язвы желудка, да и нервная система подрасшаталась. Бои за Дарданеллъский пролив в феврале-марте 1915 г. со всей очевидностью продемонстрировали, что Карден был не слишком решительным военачальником и не стремился без нужды рисковать своими кораблями. Не числилось за ним и попыток найти какое-то нетривиальное решение проблемы. Словом, отставку Кардена приняли безоговорочно.

17 марта Черчилль телеграфировал де Робеку, что тот назначается командующим союзными военно-морскими силами в Дарданеллъской операции. В Лондоне все приветствовали это-решение. Высокий, широкоплечий Джон де Робек являл собой воплощение решимости и мужественности. «Настоящий мужик, который стоит дюжины таких, как Карден». Адмирал Сидней

Фримантл даже сравнивал его с Джеллико и Битти и считал одним из трех «величайших моряков Британии в мировой войне». Правда, все эти щедрые похвалы в адрес де Робека отпускались до завершения Дарданелльской операции. Впрочем, на эскадре почти все также были убеждены, что де Робек сможет переломить ход этой злосчастной кампании в пользу союзников и приветствовали решение Черчилля.

Справедливости ради следует указать, что морской министр при назначении преемника Кардена принял слишком поспешное, можно даже сказать, незаконное решение. Вообще-то старшим по званию и по выслуге лет на ТВД являлся Розлин Уэстер-Уэмисс, незадолго перед тем назначенный комендантом временной военно-морской базы в Мудросе. По всем канонам британского военно-морского устава он-то и должен был принять командование после Кардена. Но Уэмисс был умным человеком и он уже давно понял, что Дарданелльская операция — предприятие безнадежное и что непосредственная причастность к ней не принесет комсоставу ничего, кроме неприятностей. И потому он благоразумно не стал напоминать морскому министру о своих законных правах. Дальнейшие события подтвердили правоту Уэмисса на все 100 %.

Утром 18 марта казалось, что все военные корабли мира, от величественной «Куин Элизабет» до маленького тральщика, собрались у входа в Дарданеллы. В 10.45 6 британских и 4 французских линейных корабля двинулись к проливу, выходя на дистанцию артиллерийского огня. Первым утреннюю тишину разорвал гром 15-дюймовок «Куин Элизабет». Один за другим к ней присоединялись остальные броненосцы, и вскоре залпы их орудий слились в чудовищную какофонию. Стрельба велась неторопливо и методично с дистанции от 7,5 до 11 км. Берега пролива окутались клубами пыли и дыма. Как только огонь турецких укреплений ослабел, старые эскадренные броненосцы начали втягиваться в пролив. Им все время следовало находиться в движении, так как становиться на якорь под огнем турецких пушек и гаубиц было слишком опасно. Подвижные полевые батареи турок еще раз доказали, сколько беспокойства может причинить их огонь. «Агамемнон» попал под обстрел 152 мм гаубиц, которые в течение какого-нибудь получаса добились 12 попаданий.

К середине кораблям союзников удалось достичь Кефеца, т. е. преодолеть около 1/3 протяженности пролива. Неожиданно огонь турецких батарей вспыхнул с новой силой. Французский эскадренный броненосец «Голуа» получил ряд попаданий, и хотя экипаж понес небольшие потери, он был сильно поврежден и

отошел в сопровождении эсминцев, имея заметный крен. Другой французский броненосец «Буве» также был неоднократно поражен, в том числе дважды 600 кг снарядами калибром 356 мм. Очевидно один из таких снарядов проник в его бомбовый погреб и вызвал колоссальный взрыв. В 13.54 «Буве» затонул. На нем погибли 640 матросов и офицеров — почти весь экипаж.

Примерно через два часа наступил черед «Инфлексибла». В ходе боя линейный крейсер получил несколько попаданий. Один из турецких снарядов перебил опору его треногой мачты и вызвал пожар на мостике, который удалось ликвидировать с большим трудом. В 16.11 он нарвался на мину, которая взорвалась у борта на уровне носового отделения торпедных аппаратов. Взрывом было убито и утоплено 20 человек. Это повреждение едва не стало для «Инфлексибла» роковым. Линейный крейсер получил огромную пробоину и принял около 2000 т. воды. Вывести корабль из пролива удалось только благодаря опыту и мастерству его командира капитана I ранга Р.Ф.Филипмора.

Несколько минут спустя на мине подорвался эскадренный броненосец «Иррезистебл». Он потерял ход и начал дрейфовать к азиатскому берегу. После этого де Робек понял, что с него хватит. В виду таких потерь английский адмирал не мог продолжать штурм. В 17.00 командующий приказал своим кораблям прекратить бой и выходить из пролива. На обратном пути эскадренный броненосец «Оушен» подошел к дрейфующему «Иррезистеблу» и попытался взять его на буксир. В тот самый момент, в 18.05 он тоже подорвался на мине и остановился рядом.

В тот день никто не подозревал, что британские корабли попали на новое минное заграждение, которое маленький турецкий пароход «Нузрет» скрытно выставил в месте, недавно протраленном английскими тральщиками и потому считавшемся безопасным. Эти мины, по выражению Уинстона Черчилля, «сыграли заметную роль в истории Великой Войны».

Лично Каннингхэму поучаствовать в сражении 18 марта не довелось. Половина эсминцев флотилии Куда, в том числе «Скорпион», весь день простояли на якоре в одной из бухт острова Тенедос. Экипажи играли в бридж, слушали отдаленные раскаты канонады и читали время от времени поступавшие радиограммы о ходе сражения. Для моряков 3-й флотилии это было по меньшей мере невыносимо.

Вечером эсминцы получили приказ «подвинуться», чтобы освободить место для «Инфлексибла», который, как сообщалось, не может стать на якорь на мелкой воде. Вскоре перед ними предстал бывший флагман Средиземноморского флота в самом

жалком виде: его бак находился почти на уровне воды, команда собралась на корме и на квартердеке. Немного позднее эсминцы снялись с якоря и ушли на ночь в пролив, присмотреть за «Иррезистеблом» и «Оушеном», которые были покинуты командами, но еще не затонули. Однако пока флотилия добралась до места, оба старых эскадренных броненосца успели тихо отправиться на дно. Никаких следов от них эсминцы не обнаружили. Последняя точка в сражении 18-марта была поставлена.

Решающая попытка союзников форсировать Дарданелльский пролив силами одного только флота закончилась полным крахом. Из 16 линейных кораблей, участвовавших в операции, 3 были потоплены («Буве» «Иррезистебл» и «Оушен») и 3 получили такие сильные повреждения («Инфлексибл», «Голуа» и «Сюффрен»), что нуждались в длительном капитальном ремонте и в дальнейших сражениях за проливы уже не участвовали. Имелись даже большие сомнения, смогут ли они добраться до ближайших ремонтных доков союзников. «Голуа», например, пришлось посадить на мель и наскоро заделать его пробоины, прежде чем буксировать на Мальту. Кроме того, «Агамемнон» и «Альбион» имели серьезные повреждения надстроек и артиллерии. Французский броненосец «Шарлеман» получил довольно неприятную подводную пробоину. Одна из его кочегарок была залита водой.

Попытка форсирования Дарданелл силами флота, предпринятая 18 марта, ясно показала, что решить задачу без крупного десанта не удастся. В середине марта правительство Греции согласилось предоставить союзникам возможность использовать прекрасную бухту Мудрое и одноименный портовый город на острове Лемнос в качестве военной и военно-морской базы. Туда начали прибывать войска и грузы из метрополии. Правда, спонтанность решения об участии армии в Дарданелльской операции самым негативным образом сказалась на переброске экспедиционного корпуса. Солдаты доставлялись отдельно от винтовок и продовольствия, артиллеристы отдельно от пушек, пушки — от снарядов. Разгрузка транспортов превратилась в настоящую проблему по причине отсутствия необходимого оборудования в мудросском порту. Но, несмотря на все трудности, процесс концентрации сил шел своим ходом. Постепенно небольшой рыбацкий поселок Мудрое превращался в весьма оживленное место. На берегу раскинулись огромные лагеря английских, австралийских, новозеландских и французских войск.

Поскольку армейское командование объявило, что войска

будут готовы к десантной операции не ранее второй половины апреля, флот на этот период ограничился пассивной блокадой турецкого побережья. Только эсминцы продолжали интенсивно действовать в проливе: тралить мины, патрулировать, обстреливать турок, работавших на починке укреплений и рытье траншей по ночам.

Надо сказать, что к тому времени Каннингхэм обрел репутацию одного из самых умелых и авторитетных командиров эсминцев. Появились даже молодые офицеры, которые откровенно им восхищались и желали бы послужить под его началом. Одним из таких был Френсис Флинн, младший лейтенант с эскадренного броненосца «Канопус». Однажды он наблюдал, как эсминцы загружаются углем у побережья Тенедоса: «Появились идущие скорым ходом два эсминца, возвращавшиеся с Дарданелльского патруля. Один из них лихо развернулся и подошел к борту угольщика, управляемый с величайшим мастерством. Швартовые тросы еще только закреплялись, а матросы со всеми необходимыми приспособлениями уже вскочили на палубу угольщика и исчезли в его трюме. Задвигались стрелы кранов, перенося связки мешков с углем на верхнюю палубу „Скорпиона“, которые быстро опорожнялись в его угольных ямах. Никто не остался в стороне от этой спорой работы. Погрузка завершилась также быстро и сноровисто как и началась».

Особенно запомнился Флинну командир «Скорпиона» — «краснолицый капитан-лейтенант» с «удивительно пронзительным взглядом светло-голубых глаз». Увиденное зрелище до такой степени перепахало молодую душу младшего лейтенанта, что он решил во что бы это ни стало попасть на знаменитый эсминец и учиться у этого человека и. возможно, со временем стать таким же жестким и умелым командиром. В конце концов Флинн добился перевода на «Скорпион» и, надо сказать, не доставлял Каннингхэму поводов для недовольства.

Служба на эсминцах, считавшаяся нелегкой и в мирное время, с началом войны стала невыносимо тяжелой. Корабли 3-й флотилии уже несколько месяцев подряд практически без перерывов провели в открытом море. Особенно нервотрепным и изматывающим было ночное патрулирование в Дарданелльском проливе, сопровождавшееся бесконечными перестрелками с береговыми укреплениями и постоянной опасностью нарваться на мину. По свидетельству Каннингхэма. «человек ощущал себя буквально голым и очень уязвимым» когда в кромешной тьме вода вокруг его корабля кипела о падавших снарядов.

Положение несколько облегчилось с середины марта, когда

греки предоставили союзникам право использовать гавань Мудроса. С этого времени эсминцы стали патрулировать посменно: 48 часов — в проливе, 48 часов — в порту. Появилась возможность получить короткий отдых и даже время для профилактики котлов. Иногда стала появляться еда из свежих продуктов. Тогда наступал настоящий праздник для команды, уже много месяцев сидевшей на «чисто флотском» рационе из копченой говядины и сухарей.

Можно себе представить обеспокоенность Каннингхэма, когда 31 марта на борт его эсминца неожиданно поднялись вице-адмирал Джон де Робек, командир «Куин Элизабет» капитан I ранга Джордж Хоуп и несколько офицеров штаба эскадры. Они сообщили, что собираются пройти на «Скорпионе» в пролив для осмотра укреплений, возводимых турками. Поскольку приближалось время обеда, Каннингхэм послал вниз узнать, что можно предложить высокопоставленным гостям. Лучше его самого об этом эпизоде никто не расскажет.

«Я обнаружил, что мы уже дошли до ручки. У нас имелись только копченая говядина, рис на гарнир (картошки у нас не было), рисовый пудинг и сухое молоко. Тем не менее, в положенное время я спросил у де Робека, не желает ли он отобедать, и немедленно получил ответ: „Все в порядке, Каннингхэм. Еду мы взяли с собой. Мы перекусим в штурманской.“ В ту ночь, по возвращении в Мудрое, „Скорпиону“ было приказано стать на якорь рядом с „Куйн Элизабет“ и меня пригласили отужинать с вице-адмиралом. Мы должны были отплыть в 7 утра на следующий день. Прежде чем мы снялись с якоря, к нам подошла вице-адмиральская баржа, с которой мне передали большой ящик с цыплятами, свежим хлебом, маслом и многими другими вещами, которых я сейчас уже и не вспомню. Впоследствии я узнал, что в какой-то момент на „Скорпионе“ де Робек спустился вниз и поговорил с коком, который с редкой откровенностью сообщил ему, что по части еды мы бедны как крысы. После этого случая мы стали лучше питаться. У нас появились свежее мясо, хлеб и овощи. Теперь можете себе представить, как сильно полюбили де Робека и как им восхищались за эту и другие подобные мелочи»!

Наконец, наступил решающий день высадки десанта, который несколько раз откладывался по причине неподходящей погоды. На рассвете 25 апреля «Скорпион» патрулировал у входа в пролив. Когда солнце поднялось над горизонтом, взорам моряков открылось прекрасное зрелище абсолютно спокойного голубого моря, блистающего как зеркало. Эсминцы, нагруженные солдатами, ведущие на буксире шлюпки с бойцами; тральщики, также буксирующие каждый по три лодки, торпедные катера — все устремились к берегу. Дальше в море стояли многочисленные транспорты. Утреннюю тишину разорвал чудовищный грохот артиллерийской канонады — целый флот линейных кораблей и крейсеров приступил к обстрелу побережья. Берега пролива окутались клубами пыли и дыма от разрывавшихся снарядов. Глушенные рыбы тысячами всплывали вверх брюхом к поверхности воды.

Ответный огонь турок не производил особого впечатления. Со стороны пролива доносились звуки выстрелов отдельных крупнокалиберных орудий, но в основном стрельбу вели орудия среднего калибра и она не отличалась интенсивностью и точностью. Каннингхэм с интересом наблюдал, как шеститрубный французский крейсер «Жанна д Арк» и пятитрубный русский крейсер «Аскольд», прозванный англичанами «пачкой сигар», буквально изрыгали пламя, поддерживая своей стрельбой высадку французских войск близ Кум-Кале, на азиатском берегу.

Особенно Каннингхэма заинтересовали плоты, каждый из которых, буксируемый шлюпками с французскими пехотинцами, перевозил 75 мм пушку. Благодаря этому, французы гораздо быстрее получили поддержку своей полевой артиллерии, чем англичане.

У англичан вообще дела обстояли не блестяще. Как только их плавсредства приблизились к берегу, корабельная артиллерия перенесла огонь вглубь суши, и тут в дело вступили турецкие пулеметы и винтовки. Английские солдаты, набитые в шлюпках, буквально как сельди в бочках, погибали рядами, там где сидели. Среди шлюпок к берегу причалил угольщик «Ривер Клайд», переоборудованный в десантное судно и имевший на борту 2000 бойцов. Несчастные «томми», сбегавшие вниз по трапам, рядами падали в воду, скрошенные пулеметным огнем. Морские волны несли на пляжный песок кровавую пену. За эту бойню, длившуюся от рассвета до заката, командир «Ривер Клайда» получил «Крест Виктории».

После трех или четырех заходов по тралению мин, эсминцы 3-й флотилии заняли позицию близ береговой полосы, готовые оказать любую поддержку пехоте, но по какой-то непонятной причине они получили строжайший приказ не открывать огонь в поддержку армейским подразделениям. Каннингхэм так никогда и не узнал, кто нес ответственность за это глупейшее постановление. В каких-то 400 м от его эсминца была отчетливо видна траншея, кишащая турками, которые без помех стреляли по десантникам. Командир «Скорпиона» с зубовым скрежетом от осознания собственного бессилия наблюдал, как английские пехотинцы вжимались в песок, не смея поднять головы под кинжальным огнем. То тут, то там 1–2 человека бросались вперед, резать колючую проволоку, и тут же падали как подкошенные.

Для хорошо вооруженного эсминца с его мощными скорострельными пушками ничего не стоило продольным огнем стереть с лица земли этот злополучный турецкий окоп. Лишь несколько дней спустя командование сделало открытие, что эсминцы могут быстро и метко стрелять, и если нужно, подойти совсем близко к берегу для оказания поддержки своей пехоте.

После того как войска закрепились на плацдарме, эсминцам поставили задачу расчистить проходы в минных заграждениях, чтобы тяжелые корабли могли войти в пролив и поддержать своим огнем фланги наступающих войск.

Первый день траления не доставил эсминцам особых хлопот, возможно потому, что вся артиллерия противника сконцентрировалась на отражении десанта. Только одна 8-дюймовая гаубица оказалась очень надоедливой. Она стреляла

шрапнелью, которая, взрываясь в воздухе, производила страшный грохот и огромный клуб черного дыма. Шрапнель барабанила по палубам и надстройкам эсминцев, по не причиняла им каких-либо потерь или повреждений.

На второй день траление проходило уже не в столь приятной обстановке. В течение ночи за гребнем холмов на азиатском берегу появилась артиллерийская батарея, а те, кто ее обслуживал, явно знали, как обращаться с пушками и вести прицельную стрельбу с упреждением. Прошел слух, что там появились орудия с «Бреслау», обслуживаемые немецкими моряками. Это было очень похоже на правду, поскольку по эсминцам стреляли 105 мм пушки залпами из пяти стволов. Они продемонстрировали отличную стрельбу: всякий раз, когда один из английских эсминцев приближался к минному заграждению, он тут же получал попадание.

Очередь «Скорпиона» наступила очень скоро. 105 мм снаряд пробил палубу буквально под ногами у артиллеристов носового орудия и взорвался в нижнем жилом помещении. Вызванный этим попаданием пожар был быстро потушен. Ремонтники с плавучей базы «Бленхейм» в течение часа или двух заделали мелкие отверстия в борту, пробитые осколками этого снаряда, и к вечеру «Скорпион» уже вновь занимался своим обычным делом.

Третий день оказался особенно неудачным. «Скорпион» в паре с «Волверайном» приступил к тралению внутри пролива, причем гораздо выше, чем прежде. Едва они развернули трал и, разойдясь на 60 м, начали первый заход, как батарея 105 мм пушек открыла огонь. Первый залп упал с перелетом за «Скорпионом», еще два легли между кораблями, а четвертый накрыл «Волверайна». Один из снарядов угодил прямо в мостик, убив командира корабля, капитана 3 ранга О.Дж. — Прентиса, мичмана и рулевого.

По истечении нескольких дней ситуация на суше для Каннингхэма стала вполне ясна. Армии удалось высадиться, но на полуострове она удерживала только узкий пятачок земли и, по слухам, которые вскоре полностью подтвердились, у союзников в резерве не осталось ни солдат, ни боеприпасов, которые позволили бы им развить первоначальный успех. Траление мин в дневное время вскоре прекратилось, поскольку правый фланг английских войск против ожидания вперед не продвигался, а для эсминцев эта работа стала слишком опасной.

Тем временем противник перешел от пассивной обороны к практике нанесения ответных ударов, и весьма небезуспешно. 12 мая 600-тонный турецкий миноносец «Муавенет-и-Милет» под командованием германского морского офицера капитан-

лейтенанта Рудольфа Фирле (впоследствии довольно известного военно-морского историка, автора книги «Война на Балтийском море», в 1937 г. переведенный на русский язык), выйдя из пролива под прикрытием темноты, проник незамеченным на якорную стоянку британской эскадры в бухте Морто. Подойдя к эскадренному броненосцу «Голиаф» на расстояние около 100 м., «Муавенет» выпустил в него три торпеды и попал всеми тремя. На «Голиафе» сдетонировали бомбовые погребы и он буквально взлетел на воздух. Погибли командир и 570 матросов и офицеров. В ту ночь «Скорпион» и «Волверайн» несли патрульную службу у входа в Дарданелльский пролив. Они перехватили и расшифровали радиосигнал немцев, сообщавший, что потоплен «линеншиффе» (линейный корабль) и что миноносец, сотворивший это, возвращается обратно. Английские эсминцы помчались к узкому участку пролива в надежде отрезать ему путь, но их попытки перехватить «Муавенет» оказались безуспешными. Сам Каннингхэм так объяснил свою неудачу: «Я думаю, что миноносец, потопивший „голиаф“, не стал возвращаться назад через узкий участок. Отказавшись от этой безнадежной затеи, он вышел из пролива и отправился в Смирну». На самом деле англичане банально просмотрели турецкий миноносец в темноте.

В середине мая к месту военных действий из Германии прибыла новая большая подводная лодка «U-21» под командованием капитан-лейтенанта Херзинга. 25 мая, когда «Скорпион» патрулировал у западного берега Галлиполийского полуострова. Каннингхэм увидел, как эскадренный броненосец «Трайомф», медленно двигавшийся с опущенными противоторпедными сетями в 6 милях впереди, примерно на траверзе Габа-Тепе получил торпеду. Через несколько минут «Трайомф» накренился на борт так, что вскоре его трубы и мачты легли на воду, а шесты сетевых заграждений сиротливо задрались вверх. Имея ход вперед, корабль опрокинулся и лег килем вверх, обнажив красное днище. Через 21 минуту после взрыва корма броненосца поднялась почти вертикально и он погрузился в глубину. При этом погибли 3 офицера и 70 матросов.

Сразу после взрыва торпеды «Скорпион» дал полный ход и устремился на помощь гибнущему броненосцу. Он успел подобрать одного или двух матросов, поскольку большую часть экипажа уже спасал находившийся совсем рядом эсминец «Челмер».

На следующий день вечером эскадренный броненосец «Маджестик», направлявшийся к мысу Геллес, выскочил на мель у самого берега, Его окружили транспортами и эсминцами, патрулировавшими на некотором отдалении. Но все меры

предосторожности оказались бесполезными. На заре 27 мая в этом беспомощном состоянии «Маджестик» стал второй жертвой «U-21».

Таким образом, за какие-то две недели британский флот потерял еще три линейных корабля и сотни моряков. Дарданеллы превратились в бездонную яму. в которой исчезали люди и корабли без всякой пользы для дела. В эти майские дни на дно отправились не только три старых эскадренных броненосца, но и главные инициаторы Дарданелльской операции. 14 мая подал в отставку Фишер. Уход первого морского лорда со своего поста в самый разгар войны вызвал политический кризис общенационального масштаба. Глава кабинета министров Герберт Асквит вынужден был пойти на создание коалиционного правительства- Новый кабинет приступил к своим обязанностям 25 мая 1915 г., но уже без Черчилля.

В конце 1916 г. главные инициаторы Дарданелльской операции предстанут перед правительственной комиссией по расследованию причин катастрофы, постигшей союзников в результате неудачной попытки форсирования проливов. В 1916 и 1917 гг. комиссия провела 89 заседаний, заслушав показания многих политических и военных деятелей, причастных к данной операции. Полные стенограммы заседаний Дарданелльской комиссии, составившие много пухлых томов, так никогда и не были опубликованы. В 1917 г. увидели свет только так называемые «Отчеты» Дарданелльской комиссии, содержавшие выборочные отрывки свидетельских показаний, подтверждавших выводы комиссии. В итоге и бывший морской министр и бывший первый морской лорд вышли «сухими из воды».

И все же, хотя пространным свидетельствам Черчилля не нашлось места в «эрзац-отчетах» правительственной комиссии, Дарданелльская операция на долгие годы легла несмываемым пятном на его репутацию как политического и военного руководителя. Австралийский историк Ч.Э.Бин писал в 20-х гг. на страницах своей «Официальной истории участия Австралии в войне 1914–1918 гг.»: «…Ошибочность теории Черчилля относительно эффективности огня корабельной артиллерии пришлось доказывать кровью тысяч солдат». И далее: «Таким образом, избыток воображения у Черчилля, его дилетантское невежество в артиллерийском деле, и роковая способность молодого энтузиаста убеждать более пожилые и медлительные умы породила галлиполийскую трагедию». Запальчивость Бина, писавшего свой двухтомник по горячим следам событий, вполне объяснима: бойцы Анзак слишком щедро полили своей кровью берега Дарданелльского пролива.

И лишь много десятилетий спустя современные английские и американские историки заговорили о том, что концепция форсирования Дарданелльского пролива представляла собой блестящую, возможно, самую гениальную стратегическую идею из всех, которые выдвигались противоборствующими сторонами на протяжении Первой мировой войны. В 1915 г. союзниками следовало превратить Дарданеллы и Галлиполийский полуостров в один из главных театров военных действий. Если бы проливы были захвачены и Константинополь взят, западные державы получили бы свободный доступ к России, подняли бы балканские страны на войну с Турцией и Австро-Венгрией, отрезали бы турецкие армии на Галлиполийском полуострове и в Малой Азии от снабжения из Германии и в конечном итоге принудили бы Турцию к капитуляции, что в свою очередь, сделало бы излишними военные кампании в Салопике и Палестине. В результате, война сократилась бы на целый год, а возможно, и на два, царскую Россию удалось бы поддержать «на плаву» поставками вооружений и продовольствия, и тем самым спасти мир от коммунизма.

Этих историков тоже можно понять. В 20-30-х гг. Черчилль воспринимался как не лишенный определенных талантов, но в целом, не слишком удачливый политик, над которым продолжало довлеть позорное пятно инициатора провальной Дарданелльской операции. В ходе Второй мировой войны Черчилль превратился в фигуру колоссальных масштабов, одного из членов Большой Тройки, вершившей судьбы мира и послевоенного миропорядка. Эта одна из причин, по которой некоторые современные историки вольно или невольно начали усматривать во всех проступках и решениях Черчилля печать гениальности.

Однако контрафактическое моделирование итогов Дарданелльской операции отнюдь не входит в наши задачи. Это уже совсем другая история, а точнее, уже не история, а нечто другое. Мы же вернемся к Эндрю Каннингхэму и реальным событиям 1915 года.

Гибель «Голиафа», «Трайомфа» и «Маджестика» положила коней участию больших кораблей в оказании огневой поддержки армии. С того момента флотское командование решило использовать для этой цели только эсминцы, а линейные корабли и крейсеры держать в резерве, в надежно защищенной бухте. К концу мая для большинства здравомыслящих политиков и военных в Лондоне и Париже, в целом, уже стало ясно, что Дарданелльская операция зашла в тупик. Но выйти из этого тупика оказалось гораздо сложнее, чем войти в него. Свертывание военных действий и эвакуация экспедиционного корпуса

означали бы для всего мира, что великие державы Антанты потерпели поражение, и от кого — от Турции! Расписаться в своем бессилии и смириться с таким ударом по своему престижу и самолюбию они просто так не могли. Бессмысленная бойня продолжалась.

Эскадра де Робека не располагала даже самыми простейшими средствами борьбы с подводными лодками. Эсминцы могли обнаружить субмарину только в том случае, если заметят ее перископ. Но даже в этой ситуации они мало что могли сделать, поскольку не располагали глубинными бомбами. Безвыходная ситуация породила самые экзотические рецепты противолодочной борьбы. Одна из таких идей была порождена на «Бленхейме» и заключалась в том. чтобы все время держать наготове моторный катер. Его в изобилии снабдили большими парусиновыми мешками и 40-фунтовой кувалдой. При виде перископа катеру надлежало преследовать его, а матросам — накинуть на перископ мешок, ослепив тем самым немецкого джентльмена, осматривающего акваторию. По своему усмотрению, экипаж катера мог заменить манипуляции с мешком простым ударом кувалды по верхушке перископа!

Перед «Волверайном» и «Скорпионом» командование поставило задачу поддерживать артиллерийским огнем левый фланг фронта на мысе Геллес. В случае необходимости им могли прийти на помощь эскадренный броненосец «Эксмаут» и крейсер «Тэлбот», стоявшие на якоре в заливе Кефало у острова Имброс. Это стало их постоянной работой на последующие 6 месяцев 1915 г. Эсминцы патрулировали по 48 часов посменно: один находился на боевом дежурстве непосредственно на фланге войск, а второй — в двух часах пути в заливе Кефало. Если завязывался бой, оба эсминца, а временами «Эксмаут» и «Тэлбот», подключались к обстрелу позиций противника.

Фактически, эсминцы использовались как мобильные батареи, и армия была ими очень довольна. Особенно тяжелые дни для «Скорпиона» пришлись на конец июня. 28 июня англичане запланировали прорыв турецких позиций. «Скорпиону», «Волверайну» и «Рекорду» было поручено заняться окопами противника, доходившими до самого моря. Эсминцы включились в артподготовку за два часа до начала наступления, а за 10 минут до атаки стреляли с максимальной интенсивностью. Время от времени командорам приходилось прекращать огонь, поскольку ствол носового 4-дюймового орудия раскалялся до такой степени, что отказывался возвращаться в прежнее положение после выстрела. Переставал работать механизм возврата. Работа корабельной артиллерии оказалась весьма

успешной, поскольку войска прорвались через приморский участок позиций противника, не встретив сопротивления.

К вечеру армия вышла на запланированные рубежи. Однако военные слишком нервничали по поводу возможной ночной контратаки противника, которая могла начаться прежде чем они закрепятся на новых позициях и подтянут свои полевые батареи. Поэтому кораблям просигналили с берега, что армейские части полностью зависят от их поддержки. После окончания боя «Волверайн» и «Рекорд» ушли для пополнения боезапаса. И только «Скорпион» остался стоять в лучах заходящего солнца примерно в 300 м от берега.

С наступлением темноты на «Скорпионе» включили оба прожектора для освещения пространства впереди линии турецких окопов с тем, чтобы своевременно обнаружить любое движение со стороны противника. Воспользовавшись короткой передышкой, Каннингхэм поужинал и улегся спать, не раздеваясь, прямо в кресле в штурманской рубке. Около полуночи он пробудился от сильного толчка, сбросившего с полок несколько тяжелых книг. Перед началом атаки турки попытались сбить прожекторы эсминца.

«Я выскочил на мостик», — вспоминал Каннингхэм, — «Никогда прежде мне не доводилось слышать свиста такого количества пуль в воздухе, винтовочных и пулеметных. Оба наши прожектора почти мгновенно были разбиты. Старшина-торпедист, стоявший у кормового прожектора, заполз по трапу на мостик и доложил, что он выведен из строя. Сам он получил пулю в живот, но, по счастью, остался в живых».

Падавшие вокруг корабля снаряды взрывались от ударов о морское дно. поэтому «Скорпион» отошел на более глубокое место, где экипаж занялся починкой прожекторов. В этот момент с берега поступил тревожный сигнал, сообщавший, что турки сосредотачиваются для атаки. Используя прожектор в английском окопе в качестве ориентира, артиллеристы «Скорпиона» открыли огонь лиддитными снарядами по передовым позициям турок из всех пушек, какие у них имелись. Турецкая атака захлебнулась. Позднее Каннингхэму сообщили, что перед первой линией английских окопов насчитали от 300 до 400 убитых солдат противника.

В память об этом сражении армейцы прислали на «Скорпион» комплект солдатской посуды с выгравированной на ней надписью «29 июня». В тот же день Каннинтхэм сдал боевую вахту «Волверайну» и увел свой эсминец в Мудрое для пополнения боезапаса, который был израсходован почти до последнего снаряда. К тому времени носовое 4-дюймовое орудие

«Скорпиона» сделало от 3 до 4 тысяч выстрелов и нарезка внутри его ствола почти полностью стерлась.

1 июля во время стоянки в Мудросе Каннингхэм узнал, что его произвели в звание капитана 3 ранга. Это была потрясающая новость, поскольку в предыдущем звании капитан-лейтенанта он прослужил относительно недолго, и при других обстоятельствах до следующего повышения ему пришлось бы еще служить и служить. «Я буквально выпал из кровати от удивления», — писал Каннингхэм своей тетке, — «Это означает, что я перепрыгнул через 250 фамилий в списке плавсостава, стоящих впереди меня по выслуге лет. *Я,* конечно, очень рад. хотя думаю, что те парни, через которых я „перепрыгнул“, не очень-то обрадуются, когда узнают об этом». Тема нового звания стала одной из центральных в его письмах, отправленных домой в июле-августе 1915 г.

В начале октября 1915 г. «Скорпион» ушел на Мальту, где был поставлен на профилактический ремонт. После многих месяцев почти беспрерывных боев в Дарданелльском проливе команда получила 5-недельный отдых. Отдых вполне заслуженный. Недаром на эскадре де Робека эсминцы прозвали «клубом самоубийц».

В эти осенние месяцы судьба Дарданелльской операции была решена окончательно. 6 сентября 1915 г. Болгария вступила в войну на стороне Тройственного союза. Чтобы попытаться спасти Сербию от полного разгрома, Франция настояла на высадке союзных войск в греческом порту Салоники. Подразумевалось, что Салоникский фронт будет формироваться за счет Галлиполийского фронта. В конечный успех Дарданелльской операции уже никто не верил. И только капитан I ранга Роджер Кейс, начальник штаба эскадры де Робека до самого конца сохранял веру в возможность форсирования пролива силами флота. Он с жаром отстаивал свою позицию в Лондоне в октябре 1915 г., куда его отправил де Робек в надежде убедить Адмиралтейство продолжить операцию, но тщетно. 3 октября началась высадка союзных войск в Салониках.

В середине ноября «Скорпион» с обновленными машинами, новыми орудийными стволами и противоосколочными щитами, приваренными по периметру мостика, возвратился к своим обязанностям на левом фланге Галлиполийского фронта. В ночь с 18 на 19 и с 19 на 20 декабря «Скорпион», «Волверайн» и «Рекорд» приняли участие в боях на мысе Геллес. На этом участке фронта англичане предприняли сковывающую атаку с тем, чтобы дать возможность провести эвакуацию австралийских и новозеландских войск в заливе Сувла. Погода стояла спокойная и эвакуация прошла успешно.

Утром 20 декабря «Скорпион» и один из крейсеров с несколькими армейскими офицерами на борту произвели осмотр района эвакуации, не забыли ли кого-нибудь. Их взорам предстала печальная картина. На пляжах Анзака и Сувлы гулял холодный декабрьский ветер. По песку бродили турецкие солдаты, подбирая брошенное союзниками оружие и амуницию.

Приближался черед последней и самой сложной операции — эвакуации армейских частей с мыса Геллес. Подготовительная стадия этого отступления началась 28 декабря, а погрузка последних 17000 солдат и 40 орудий была запланирована, если позволит погода, в ночь с 8 на 9 января 1916 г. 7 января турки начали массированный артиллерийский обстрел обоих флангов английских позиций на мысе Геллес. Он длился около 3 часов и явно был прелюдией к генеральной атаке. Около полудня турецкие окопы засверкали штыками. С мостика «Скорпиона» Каннингхэм видел, как турецкие офицеры пытаются поднять солдат в атаку. Однако наступление турок было подавлено артиллерийским огнем линейного корабля и трех крейсеров.

Последняя ночь эвакуации оказалась очень нервотрепной. Боевые корабли стояли почти у самого берега, готовые открыть огонь из всех орудий в случае, если турки предпримут атаку. В это время поблизости в гробовом молчании и кромешной тьме проходила погрузка войск. Беспокойство моряков возросло, когда после полуночи задул крепкий юго-западный ветер и началось сильное волнение. Резкая перемена погода могла сорвать эвакуацию. Неожиданно поблизости раздался сильный взрыв. Турецкие окопы тут же засверкали красными вспышками выстрелов. Корабли с готовностью ответили. Ночная тишина сменилась оглушительной орудийной канонадой.

К 5.30 утра 9 января последний английский солдат покинул Галлиполийский полуостров. При эвакуации ожидались потери от 30 % до 40 % личного состава, но турки проявили удивительную пассивность и все обошлось потерей только одного матроса. Так завершилась Дарданелльская операция. Англичанам она стоила 205000 солдат. Еще 47000 бойцов потеряли французы. Турцию вывести из войны не удалось. Вместо этого, под влиянием неудач Антанты, на стороне Германии выступила Болгария. Союзное командование тешило себя блестяще проведенной эвакуацией, которая обошлась почти без потерь. Уинстон Черчилль был как всегда афористичен, горько заметив, что, к сожалению, блестящими эвакуациями войны не выигрываются.

Одновременно английский флот снял тесную блокаду пролива, поскольку турки вскоре установили на побережье современные крупнокалиберные орудия и держали корабли на

почтительном расстоянии. Противник также выставил большое минное заграждение и эсминцы патрулировали за его пределами. Флотилия Куда провела еще несколько скучнейших недель на боевом дежурстве вблизи Дарданелльского пролива. Каждый корабль патрулировал три дня подряд при любой погоде, а следующие два дня загружался углем и отдыхал в Мудросе.

Только в феврале 1916 г. «Скорпион» и «Волверайн» окончательно сменили обстановку. После эвакуации Галлиполи большая часть войск была отправлена в Египет и Салоники. Подводные лодки противника активно действовали в Средиземном море. Поскольку имелось множество хороших естественных бухт, которые использовались германскими субмаринами, подстерегавшими транспорты с военными грузами и войсками на маршруте между Египтом и Салониками, появилась необходимость организовать патрулирование вдоль всего турецкого побережья Малой Азии от Дарданелл до Сирии.

В феврале «Скорпион» и «Волверайн» патрулировали на 150-мильном маршруте между Родосом и Накарией. Месяц спустя, в начале марта 1916 г. Каннингхэм получил в подчинение целую эскадру в составе «Скорпиона», «Волверайна», 3 тральщиков. 11 дрифтеров и 1 угольщика. Перед ними стояла задача организовать промежуточную базу флота в бухте порта Лаки на острове Лерос. Необходимо было не только организовать стоянку и обслуживание кораблей, но также военный госпиталь на Леросе и заключить с местными властями контракты на поставки говядины, хлеба и овощей.

В дальнейшем соединению Каннингхэма надлежало патрулировать пространство от Самоса на севере до Родоса на юге: осматривать все бухты и заливы материкового побережья Турции; топить или захватывать турецкие плавсредства, пригодные для связи с внешним миром; стирать с лица земли все прибрежные поселения, откуда посмеют стрелять. Начиналась захватывающая, жестокая и бескомпромиссная прибрежная война, чем-то напоминавшая действия малых судов в Средиземноморье во времена наполеоновских войн.

В такой войне важнейшим слагаемым успеха являлась хорошая работа разведки. Огромную помощь Каннингхэму в налаживании агентурной сети оказал профессор Дж. Л.Майерс. С началом войны его призвали на службу в чине капитан-лейтенанта военно-морского резерва. Майерс был известным в ученых кругах антропологом и этнологом, говорил на греческом как на родном. До войны он много путешествовал по Греции, Малой Азии. Криту, руководил археологическими раскопками на Кипре, работал профессором древней истории и директором

научной библиотеки в Оксфорде.

Со своими обширными знакомствами в Греции и многочисленными друзьями среди местных рыбаков, Майерс оказался незаменим. Правда, симпатии, питаемые к нему греками, сделали его весьма подозрительной личностью в глазах итальянского губернатора и итальянских чиновников на Додеканезских островах. Впрочем, чувства официальных властей тоже можно понять. Вошедший во вкус профессор организовал несколько хорошо вооруженных банд из местных крестьян, которые совершали налеты на анатолийское побережье, угоняли у турок скот, ночью резали его на берегу и увозили на дрифтерах Каннингхэма.

Вопрос о закупке продовольствия решился довольно быстро, хотя здесь не обошлось без маленьких проблем. Старшина-интендант со «Скорпиона» настаивал на поставках буханок хлеба, весом 2 фунта, чтобы легче исчислять рацион. Греки, пользовавшиеся метрической системой мер, изготовляли буханки весом в 1 кг или 2,2 фунта, что сильно усложняло англичанам отчетность. В конечном итоге греческий поставщик согласился пойти на уступки при условии, что его снабдят 2-фунтовым весовым эталоном. «По возвращении на корабль», — писал Каннингхэм, — «я приказал главному механику машинного отделения изготовить такой эталон и объяснил, для чего. На протяжении всего дня из нашей импровизированной мастерской доносился стук молотка, скрежет напильника и тихие ругательства. К вечеру главный механик принес мне отполированный до зеркального блеска плоский кусок стали. „Пожалуйста, сэр“, — сказал он с триумфом, — „чтоб мне покрыться волдырями, если подлые греки отковыряют от него хоть кусочек“». Надо сказать, что Каннингхэма несколько шокировало такое отношение к местному населению со стороны его матросов, которые априорно считали всех греков негодяями и жуликами.

Не менее просто решился вопрос с помещением для госпиталя. Каннингхэм присмотрел «приятный, удачно расположенный дом на возвышенности». Правда, возникла небольшая помеха — хозяйка дома забралась на кровать и отказывалась покинуть помещение. Взвод итальянских солдат выбросил ее вместе с кроватью и остальными пожитками. Больше она англичан не беспокоила.

В самый разгар этой деятельности с родины пришло сообщение, что за участие в Дарданелльской операции капитан III ранга Эндрю Каннингхэм награжден орденом «За Отличную Службу». 14 марта 1916 г. «Лондон Газетт» опубликовала список

всех, представленных к этой высокой награде. В том же перечне фигурировала фамилия однокурсника Каннингхэма по «Британии» Джеймса Сомервилла.

После того как все административные вопросы на берегу были решены, соединение Каннингхэма приступило к операциям против турецкого побережья. Каннингхэм приказал оснастить всем необходимым два моторных катера, чтобы они могли действовать по ночам в самых мелководных бухтах. Англичане уничтожили множество турецких каиков, которые могли доставлять припасы германским подводным лодкам, но сами подводные лодки или их суда снабжения им не попадались. Некоторые бухты с узкими входами имели сильную оборону. Турки применяли все виды огнестрельного оружия, включая какие-то древние самопалы, стрелявшие тяжелыми свинцовыми пулями около полудюйма диаметром. Они пробивали даже противопульные металлические щиты, защищавшие мостики эсминцев.

Трудно сказать, насколько эффективными были эти операции для обеспечения безопасности транспортного маршрута Египет — Салоники, но в любом случае, ни один пароход союзников не подвергся атаке подводной лодки на этом участке в течение тех 4 месяцев, пока там действовали корабли Каннингхэма.

В июле на «Скорпионе» начались поломки с машинами и его командир получил приказ идти в метрополию для ремонта. Каннингхэм привел эсминец в Портсмут, где его поставили в док, и на время расстался со своим кораблем. Пробыв сутки в увольнительной, Каннингхэм вновь поспешил в Средиземное море, временно приняв командование эсминцем «Рэтлснейк». На «Рэтлснейке» Каннингхэм принял участие в операции по захвату греческого порта Пирей союзными военно-морскими силами. Флот союзников состоял из нескольких французских линейных кораблей, старого английского эскадренного броненосца «Глори», 1 крейсера, тральщиков и дюжины эсминцев — дивизион Каннингхэма из 4 кораблей типа «Бигл» и 8 французских.

В ночь на 31 августа 1916 г. эсминцы Каннингхэма и тральщики отбыли в Пирей. Их задача состояла в том, чтобы расчистить проход от мин в залив Саламис, освободить от мин акваторию залива и установить сетевые заграждения. Словом, подготовить все для безопасной стоянки флота. Руководство операцией было возложено на капитана III ранга Каннингхэма.

Траление мин непосредственно в заливе проходило в довольно напряженной обстановке, поскольку орудия береговых фортов были наведены на английские корабли и их стволы поворачивались и следовали за тральщиками и эсминцами,

повторяя их передвижения по заливу. Однако открыть огонь греки так и не решились. Тральщики действовали не без проблем. Их тралы постоянно рвались и путались. К 2 часам ночи стало совершенно очевидно, что акватория не будет расчищена к сроку, поскольку прибытие флота ожидалось уже через час. Каннингхэм сообщил об этом радиограммой адмиралу де Фурие. В ответ французский командующий заявил, что его это не волнует и он собирается прибыть точно в назначенное время. Каннингхэм приказал 4 эсминцам прочесать акваторию тралами на скорости IS узлов, и как раз закончил эту работу к тому моменту, когда в залив вошел первый французский дредноут. Флот смотрелся прекрасно, когда входил в залив на большой скорости, вытянувшись в одну колонну. В колонне шли 8 линейных кораблей, в хвосте которой тащился «Глори», изо всех сил пытавшийся не отстать.

С рассветом французы приступили к захвату греческого флота и всех торговых судов на рейде Пирея. Последующие несколько дней английские эсминцы простояли в полном бездействии. Как только пришел приказ сократить число эсминцев до двух, Каннингхэм, не предвидя никаких интересных перспектив в Греции, почел для себя за лучшее отбыть.

Осенью 1916 г. «Скорпион» возвратился в Средиземное море после ремонта. Каннингхэм обнаружил его в Мудросе, стоявшим с противоположного борта угольщика, с которого грузился и «Рэтлснейк». 2 октября Каннингхэм принял командование своим прежним кораблем. За исключением старшего инженер-механика, на «Скорпионе» служили новые офицеры и новые матросы. Подавляющее большинство команды составляли резервисты и призывники, попавшие на флот только на время военных действий. Каннингхэм не любил резервистов. «Они совсем не такие», — писал он матери из Мудроса, — «жалкие людишки по сравнению с прежними, но, несомненно, скоро будет с ними все в порядке». К тому времени Каннингхэм уже обрел на флоте репутацию признанного мастера по «приведению людей в порядок». Через несколько месяцев он сделал из своих новобранцев сплоченный экипаж настоящих моряков. Свою лепту в воспитательный процесс внес и инженер-механик Ричарде. Этот маленький человечек, родом из Понтипула, если судить по его разговорам, был очень красным социалистом, но в подчиненном ему машинном отделении действовал как настоящий диктатор.

Поздней осенью 1916 г. флотилию на время отправили патрулировать у входа в Дарданелльский пролив. В ночь на 30 ноября на обратном пути в базу «Скорпиона» протаранил шедший задним мателотом «Волверайн». Вахтенный офицер последнего

ошибочно принял огни на мысе Нигер за кормовые огни «Скорпиона» и, сделав ошибочный маневр, врезался в правый борт флагмана в районе носовой надстройки. В борту «Скорпиона» образовалась огромная вертикальная дыра, от полубака почти до киля. Форштевень «Волверайна» перерезал напополам трап, ведущий с нижней жилой палубы, но матросы спаслись, вскарабкавшись наверх по рваным краям пробоины.

«Скорпион» кое-как дотащился до Мудроса, где ремонтная бригада поставила на пробоину временные заплаты. На борту плавучей базы «Бленхейм» собралась следственная комиссия в составе наиболее опытных штурманов флотилии под председательством капитана I ранга Куда. Прозаседав почти целый день и приняв изрядное количество спиртного, комиссия вынесла вполне закономерное в такой ситуации решение: «Обстоятельства, при которых произошла эта авария, установить невозможно». Позднее командир флотилии уже своим единоличным решением сурово наказал обоих вахтенных офицеров, что они полностью заслужили.

В новом, 1917 г. «Скорпион» занимался главным образом эскортированием конвоев, которые наконец то были введены и на Средиземном море, что резко сократило потери грузового тоннажа союзников. Однажды Каннингхэму пришлось сопровождать конвой и полудюжины тихоходных судов различной национальной принадлежности. Принцип интернационализма полной мере воплощал и эскорт, состоявший из английских, французских, итальянских и… японских кораблей. Япония послала в помощь союзникам на Среди земном море 8 эсминцев. В своих мемуарах Каннингхэм отмечал, что японские экипажи были самыми лучшими из всех по уровню боевой подготовки. Единственный недостаток малотоннажных японских эсминцев заключался в том, что во время шторма они не могли поддерживать достаточно высокую скорость хода и к концу дня отстали от конвоя на несколько миль.

В качестве командира эскорта за многие месяцы сопровождения конвоев по Средиземному морю Каннингхэм не потерял ни одного судна. Он добился строжайшего соблюдения правил патрулирования во врем стоянки судов сопровождающими эсминцами. Каннингхэм разработал и направил по инстанции несколько предложений по эскортированию конвоев, которые получили отражение в приказах по флоту.

К лету 1917 г. Каннингхэм уже начал тяготиться своей службой на Средиземном море. Капитана I ранга Куда перевели в Адмиралтейство на должность начальника оперативного отдела. «Я единственный, кто остался здесь из прежнего состава

флотилии», — жаловался он в одном из писем на родину. Каннингхэм получил весьма заманчивое предложение, обещавшее большие перспективы — принять пост командира флотилии всех эсминцев, базировавшихся на Мальте. Должность находилась в непосредственном подчинении командующего патрульными силами. При этом Каннингхэм имел бы возможность лично выводить свои корабли в море. В 1915 г. или даже в 1916 г. он подпрыгнул бы от радости при таком известии. Однако летом 1917 г. он это предложение отклонил. На Средиземном море пора активных боевых действий подошла к концу и все его помыслы были связаны с водами метрополии.

В октябре, когда Куд уже хорошо укрепился в Адмиралтействе, Каннингхэм написал ему письмо с просьбой перевести его на корабль в составе флотилии командора Тируита в Гарвиче, или контр-адмирала Роджера Кейса в Дувре. Он был убежден, что служба под началом этих прославленных командиров гарантирует участие в активных боевых действиях и вообще очень насыщенную жизнь. В ответном письме Куд пообещал сделать все, что от него зависит. Пока же он поставил «Скорпион» во главе списка кораблей, подлежавших возвращению в Англию.

В конце декабря 1917 г. «Скорпион» покинул Мальту, нагруженный почтой и пассажирами, направлявшимися на родину. Перед отбытием Каннингхэма уговорили взять на корабль маленького шотландского терьера, принадлежавшего некой молодой девушке с Мальты. Хозяйка собачки, которую Каннингхэм не знал даже по имени и никогда не видел, то ли уже отбыла в Англию, то ли еще только собиралась. Отважный моряк не подозревал, что этот эпизод повлечет за собой большие перемены в его личной жизни.

«Скорпион» сделал заход в Гибралтар, принял на борт еще несколько пассажиров и почту, и проследовал дальше, несмотря на угрожающий прогноз погоды. К вечеру, когда эсминец огибал мыс Сан-Висенти, ветер усилился, а к полуночи разыгрался настоящий ураган с такими громадными волнами, каких Каннингхэму, несмотря на изрядный опыт морской службы, в Атлантике еще видеть не приходилось. Около 4 часов утра он с трудом переполз по раскачивающейся палубе и спустился в кают-компанию, от вида которой ему «стало плохо». В ней набралось почти по колено забортной воды, которая продолжала туда заливаться через верхнюю палубу. Большинство пассажиров находилось в полумертвом состоянии. Бортовая и килевая качка достигали такого размаха, что винты «Скорпиона» то и дело полностью показывались из воды, а корма с такой силой

ударялась о волны, что казалось, будто она вот-вот отвалится.

Холодный и хмурый рассвет не принес облегчения. Каннингхэм уже всерьез задумался над тем, чтобы укрыться в испанском порту Феррол, но за мысом Вилано ветер немного поутих и «Скорпион» продолжил свой путь. Когда Каннингхэм привел свой корабль в Плимут, «Скорпион» выглядел так, как будто побывал в морском сражении. Верхняя палуба находилась в состоянии полной разрухи. Все пять шлюпок были смыты за борт, как впрочем и все остальные легкие и плохо закрепленные предметы. Третья труба наклонилась под углом 15°. В угольных ямах осталось всего 9 тонн угля.

21 января 1918 г. «Скорпион» окончательно списали в резерв. Каннингхэм теперь уже навсегда распрощался со своим кораблем после 7 лет и 3 недель службы на нем. «…Я расстался с ним с глубочайшим сожалением», — писал он впоследствии, — «В общем-то я человек не сентиментальный. Корабли не вечны, но „Скорпион“ был стойким маленьким судном. Я досконально научил все его особенности, все закоулки и укромные уголки, мне был знаком каждый его болт, каждая заклепка. Думаю, даже сейчас я бы смог пройти по его верхней палубе с завязанными глазами. С ним у меня связаны многие воспоминания о войне и мире; моими сослуживцами на нем были замечательные офицеры и матросы».

Расставшись со «Скорпионом» Каннингхэм получил отпуск, который провел у матери в Эдинбурге. Имея такой послужной список, досрочное представление к очередному званию и такие высокие награды, Каннингхэм мог рассчитывать на получение практически любого назначения по своему желанию, соответствовавшего его званию. В конце Первой мировой войны военно-морская техника, стратегия и тактика претерпевали период глубоких изменений. Создавалась морская авиация, разрабатывалась тактика эскортирования конвоев и борьбы с подводными лодками. Во всех, новых сферах требовались энергичные люди с солидным боевым опытом. Но Каннингхэм твердо решил связать свою судьбу с эсминцами и почти не сомневался, что получит назначение именно на такой корабль.

8 февраля ему пришла телеграмма из Адмиралтейства с приказом прибыть в Инвернесс и ожидать там назначения. Каннингхэм прибыл в назначенное место на ночном поезде и остановился в привокзальной гостинице, Через некоторое время к нему в номер явился капитан-лейтенант морской пехоты и вручил приказ временно принять командование эсминцем. «Офелия», в связи с болезнью его командира. Выяснилось, что «Офелия» стоит в Порт-Эдгаре, в Ферт-оф-Форте, поэтому путешествие

Каннингхэма на север оказалось пустой тратой времени. Но таковы были предосторожности военного времени. На следующее утро он возвратился в Эдинбург и на свой новый корабль попал 11 февраля.

Это назначение не слишком обрадовало Каннингхэма. «Офелия» представляла собой большой эсминец, построенный уже в годы войны и приписанный к 14-ой флотилии в составе Гранд Флита. В Гранд Флит Каннингхэму совсем не хотелось, утешало лишь то. что новое назначение временное. Внешний вид «Офелии» Каннингхэму сразу не понравился. По средиземноморским стандартам эсминец был просто грязен, а матросы — расхлябанными, неряшливыми. К концу войны корабли Гранд Флита находились в последней стадии изношенности, а их офицеры и матросы в состоянии жестокой хандры. В подавляющем большинстве они провели почти 4 года в Скапа-Флоу, при практически полном отсутствии развлечений. Им приходилось совершать длительные походы в Северном море, как правило, в условиях скверной погоды и редко встречаться с противником. Возможности для физических упражнений и отдыха во время стоянки практически отсутствовали — ни футбола, ни спортивных игр, ни кинотеатров. Инертность и скука в значительной степени стали результатом того, что матросов нечем было занять. К своему возмущению Каннингхэм заметил, что во время стоянки на некоторых эсминцах команду будили не ранее 9 часов утра.

На «Офелии» Каннингхэм совершил несколько походов в составе эскорта дивизии линейных кораблей, прикрывавших норвежские конвои. Погода, как обычно, стояла плохая, сильные ветры сменялись густыми туманами. Все это время Каннингхэм не терял надежды на перевод в те соединения, которые имели частый контакт с противником. Бывший начальник штаба Дарданелльской эскадры, ставший к тому времени уже вице-адмиралом и командующим Дуврским патрулем, Роджер Кейс твердо обещал отдать Каннингхэму первую же вакансию в составе его флотилии. Наконец, 28 марта он получил долгожданное известие о назначении на эсминец «Термагант» в составе Дуврского патруля. Отпустили Каннингхэма не без труда. Его настойчиво уговаривали остаться и командир 14-ой флотилии и сам командующий торпедными силами Гранд Флита. За те 6 недель, что Каннингхэм успел прослужить в составе Гранд Флита, он так «закрутил гайки» на вверенном ему корабле, что «Офелия» по своему внешнему виду стала разительно отличаться от других эсминцев 14-ой флотилии, а ее экипаж по скорости выполнения команд вплотную приблизился к «средиземноморским

стандартам».

Свой новый корабль Каннингхэм отыскал в Гулле, где «Термаганту» предстояло еще 3 недели простоять в ремонте, Поскольку обретаться на корабле по причине грязи и шума не представлялось возможным, Каннингхэм поселился в местной гостинице. В Гулле он впервые узнал, что такое воздушный налет, когда однажды ночью прилетели 5 или 6 германских цеппелинов. Было много шуму и стрельбы, но бомбы не причинили городу особых разрушений.

«Термагант» принадлежал к серии из 4 эсминцев, заложенных на британских верфях для Турции перед самым началом войны, и конфискованных англичанами по мере готовности до начала 1916 г. Проектировались они с таким расчетом, чтобы на равных бороться с русскими эсминцами типа «Новик». «Термагант» был значительно длиннее современных ему английских эсминцев и имел внушительное вооружение из 5 102 мм пушек. Правда, во время боя из них можно было задействовать максимум 4, при этом 2 из 4 имели слишком ограниченный сектор обстрела. «Термагант» развивал приличную скорость (до 32 узлов) и имел комфортабельные условия проживания. Англичане классифицировали его как лидер эсминцев, хотя, когда начальству это было нужно, он превращался в эсминец, что означало эскортирование конвоев днем и патрулирование ночью.

17 апреля «Термагант» вышел из Гулля и понесся со скоростью 30 узлов через проход, проделанный в минном заграждении, в направлении Ширнесса. Каннингхэм загодя радировал в базу, чтобы снаряды, боеголовки для торпед и прочая амуниция были заранее для них приготовлены. Поэтому «Термагант» быстро загрузился и в тот же вечер двинулся в дальнейший путь. В 7 утра 18 апреля эсминец Каннингхэма уже стоял на якоре в Дувре. Докладывая о прибытии он с разочарованием узнал, что его корабль уже не успеет принять участия в рейде на Зеебрюгге.

Вскоре Каннингхэм убедился, что Дуврский патруль очень сильно отличается от Гранд Флита. Постоянные столкновения с германскими эсминцами поддерживали его в оживленном настроении. 22 апреля «Термагант» с двумя эсминцами вышли эскортировать мониторы с 15-дюймовыми орудиями к артиллерийской позиции вблизи голландских территориальных вод, у самого устья Шельды. Вечером в густом тумане мониторы стали на якорь. Поскольку они собирались вести неприцельную стрельбу без корректировки с суши, их артиллерийская позиция должна была быть предельно точной. Каннингхэм, имевший большой опыт в «работе» по береговым целям, все гадал, каким

же образом; они собирались определить точное местоположение в таких погодных условиях. Вскоре он получил ответ на свой вопрос: с мониторов «Термаганту» поступил приказ, пройти в таком-то направлении и убедиться, что там стоит голландский навигационный буй. Буй оказался на месте! Позднее Каннингхэм узнал, что на флагманском мониторе находился капитан 1 ранга Г.П.Дуглас — один из лучших на британском флоте специалистов в области навигации. Именно он и осуществил этот блистательный навигационный маневр.

Мониторы стреляли почти всю ночь. Где-то неподалеку во тьме и тумане были слышны разрывы сна рядов крупнокалиберных орудий противника, отвечавших на стрельбу эскадры. Они ориентировались по выстрелам корабельной артиллерии, но определить точное положение мониторов так и не смогли. Что касается Каннингхэма, то он провел мочь на своем кораблем в полумиле к востоку, дискутируя с голландским адмиралом, прибывшим на маленьком торпедном катере, по вопросу о том, находятся ли английские мониторы в пределах голландских территориальных вод.

После этой операции «Термагант» перевели в Дюнкерк, который в глазах Каннингхэма выглядел гораздо предпочтительнее Дувра. Там имелось гораздо больше шансов поучаствовать в боевых столкновениях и, в то же время, эсминцы были свободны от монотонной обязанности эскортирования войсковых транспортов из Фолкстона и Дувра в Кале и Булонь. В Дюнкерке постоянно находились два дивизиона эсминцев: один в составе 4 английских кораблей, другой в составе 4 французских и 2 английских, также подчиненный англичанам. Командовал Дюнкеркской флотилией капитан 1 ранга Фрэнк Ларкен. старый приятель Каннингхэма, командовавший в Эгейском море крейсером «Дорис», вместе с которым «Скорпион» совершал набеги на побережье Малой Азии.

Офицеры дюнкеркской флотилии, в большинстве своем совсем молодые люди, недавно начавши! служить, уже были наслышаны о репутации Каннингхэма и с интересом наблюдали за ним. Вскоре они убедились, что все рассказы об этом прожженном морском волке — только половина того, что есть на самом деле. Капитан-лейтенант Ф.Дарлимпл-Гамильтон командовавший в то время эсминцем «Меррей», впоследствии вспоминал: «Молодые командиры понимали, что наши недочеты в боевой подготовке слишком очевидны для человека с таким громадным боевым опытом. Мы предвидели, что когда-нибудь нарвемся на хорошую взбучку». Дарлимплу-Гамильтону долг ждать не пришлось. Когда его эсминец совершил ка кои-то

неумелый маневр впереди по курсу «Термаганта», с флагмана просигналили: «Если не уберетесь дороги, я потоплю ваш корабль».

Однажды в конце мая дивизион Каннингхэма во главе с монитором «Террор» патрулировал вдоль сетевого барража в Ла-Манше. Неожиданно прямо по курсу началась интенсивная стрельба. Вскоре показались 4 германских эсминца, стрелявших по аэропланам. Они пробирались вдоль английского побережья в северо-восточном направлении. Каннингхэм немедленно приказал своему дивизиону увеличить ход до полного и устремился за немцами, одновременно просигналив старшему по званию об обнаружении противника и намерении вступить с ним в бой. В течение некоторого времени эсминцы не получали ответа и продолжали быстро удаляться. Затем с «Террора» последовали интенсивные вспышки сигнального прожектора, которые сигнальщик «Термаганта» интерпретировал как приказ вернуться назад. Каннингхэму ужасно не хотелось отказываться от преследования, поэтому он проигнорировал приказ, и вскоре монитор скрылся из вида.

Приблизившись к немцам на расстояние около 8.000 м, Каннингхэм увидел, что с северо-востока к ним на помощь идут еще 5 эсминцев. Англичане открыли огонь. Дул свежий северо-восточный ветер и на море было довольно сильное волнение. Брызги так и летали в воздухе, обдавая даже тех, кто стоял на мостике. Но даже с учетом погодных условий стрельба «Термаганта» и 3 других эсминцев оказалась совсем никудышней. Германский флагман облегчал их задачу как только мог, построив все 9 своих кораблей в линии, как раз под нужным углом по отношению к английской колонне. Но и в этих условиях дивизион Каннингхэма не смог добиться ни одного попадания. Правда, немцы тоже ни разу не попали, хотя, как признавал Каннингхэм. их залпы корректировались гораздо лучше.

Затем с северо-востока появились еще 4 германских эсминца, доведя их общее число до 13. К тому времени Дюнкерк и Дувр уже зашевелились. Эфир наполнился радиопереговорами. Когда один из его эсминцев расстрелял практически весь боезапас, Каннингхэм почел за лучшее разорвать контакт. Его дивизион отвернул в сторону, выпустив несколько торпед по колонне противника, но также безрезультатно.

Бой оставил самое удручающее впечатление: даже сближаясь с противником на дистанцию до 4.500 м, английские артиллеристы ни разу не смогли его поразить. Впереди ожидалось еще и тяжелое объяснение с начальством. Когда дивизион возвратился к флагману, последовал обмен

нелицеприятными сигналами с командиром соединения. Командир «Террора» капитан 1 ранга Ч.У.Брутон желал знать, по каким причинам Каннингхэм пустился преследовать врага, в то время как он просигналил приказ возвращаться назад не менее 6 раз. В ответ Каннингхэм сообщил, что полученный сигнал был неправильно интерпретирован, указав при этом, что он 6 раз подавал сигнал об обнаружении противника, ни разу не получив ответа. Эти объяснения, по видимому, окончательно вывели Брутона из себя, и по возвращении в базу он подал рапорт командиру флотилии Ларкену о недисциплинированном поведении его подчиненного. Ларкен «спустил дело на тормозах». Следует признать, что если бы на месте Каннингхэма оказался офицер, не обладавший таким авторитетом и послужным списком, этот инцидент мог бы серьезно попортить ему карьеру.

Тем временем очередная попытка английского флота блокировать Остенде потерпела неудачу. В ночь с 9 на 10 мая 1918 г. капитан 3 ранга Годсэл на транспорте «Виндиктив» в густом тумане не смог определить точное местоположение своего судна, и повернул к восточному молу вместо западного, как планировалось. В результате, сильный отлив вместе с оттоком большого количества воды, накопившейся во внутреннем бассейне, снес затопленный транспорт в сторону от фарватера. Он так и не запер вход в бухту.

Вскоре после этих событий Каннингхэма вызвали к вице-адмиралу Роджеру Кейсу, который предложил ему поучаствовать в очередной попытке блокировать Остенде. Кейс полагал, что предыдущие неудачи проистекали от недостаточного опыта командиров в судовождении, и теперь ему понадобился настоящий виртуоз в этом деле. Каннингхэму очень польстило, что выбор адмирала пал именно на него, и он согласился без колебаний.

На сей раз Адмиралтейство избрало для этой цели старый эскадренный броненосец «Свифтшур». После неудачной попытки «Виндиктива» противник установил батарею 6-дюймовых орудий для защиты входа в бухту, поэтому потребовался броненосный корабль. План заключался в том, чтобы «Свифтшур» в сопровождении такого же старого крейсера вошел в проход между молами, протаранил с ходу западный мол и прочно сел носом на мель. После этого, как предполагалось, сильное приливное течение развернет его бортом поперек фарватера. Крейсеру надлежало следовать за броненосцем и протаранить «Свифтшур» в корму. Дело довершат подрывные заряды, установленные в нижних помещениях обоих кораблей.

Каннингхэму предоставили полную свободу рук в подборе

команды. Он в кратчайший срок подобрал в чатамских казармах отличный экипаж. Все они были добровольными, многие уже участвовали в рейдах на Зеебрюгге и Остенде. С «Термаганта» он взял с собой только старшего офицера Уилфрида Уильямса, «замечательного человека», дослужившегося до звания лейтенанта из рядовых матросов, благодаря «своим исключительным способностям». Три недели «Свифтшур» готовили к операции в доках Чатама. С броненосца выгрузили все ценное и лишнее, в помещениях двойного дна установили боеголовки торпед и заряды динамита, соединенные электропроводами со специальными динамомашинами. Все это время Каннингхэм вместе с остальными добровольцами жили в казарме поблизости. При этом экипаж «Термаганта» искренне считал, что их командира и старшего офицера списали на берег за жестокое обращение с матросами. «А ведь все чего мы пытались добиться», — писал возмущенный дошедшими до него слухами Каннингхэм, — «это навести порядок, дисциплину и чистоту по средиземноморским стандартам, которых этому кораблю так недоставало».

По завершении подготовительных работ добровольцы испытали «Свифтшур» на мерной миле. К их глубокому удовлетворению обнаружилось, что старый броненосец все еще в состоянии развивать скорость до 18 узлов. Имелись только небольшие неполадки с внутренней связью, которые в тот же день едва не привели к серьезному столкновению. Каннингхэм впервые командовал таким большим кораблем и, как всякий офицер, много лет прослуживший на эсминцах, привык считать 17-узловую скорость пустяковой. В результате «Свифтшур» произвел настоящий фурор, ворвавшись на полной скорости на рейд Ширнесса и едва не врезавшись в стоявшие в гавани корабли, благо в последний момент нужные распоряжения все же поступили в машинное отделение.

Однако, когда до операции оставалось 2 или 3 дня, ее неожиданно отложили, а потом и вовсе отменили. Главная причина заключалась в том, что немцы перестали пользоваться каналом в Ростенде для передвижения своих подводных лодок из их внутренней базы в Брюгге и обратно. Кроме того, у Остенде появилось новое большое минное заграждение, через которое «Свифтшур» не смог бы пройти. Каннингхэм был страшно разочарован. А уж как были разочарованы матросы с «Термаганта», когда их прежний командир и старший офицер месяц спустя вновь заявились на корабль и начали «подтягивать его до средиземноморских стандартов».

Осенью 1918 г. все жили надеждами на скорый мир. Победа

уже витала в воздухе. 16 октября на борт «Термаганта» прибыл вице-адмирал Кейс и приказал в сопровождении еще двух эсминцев идти в Остенде, который немцы, по слухам, уже оставили. Сопротивления англичане нигде не встретили и испытали странное чувство, проходя через воды, в которые в течение 4 лет не смел зайти ни один британский или французский корабль. Когда до молов оставалось около 2 миль, появилась четырехвесельная рыбацкая лодка, изо всех сил спешившая навстречу эсминцам. Люди махали руками, чтобы корабли остановились, и кричали на пределе голосовых связок: «Мины»! Эсминцам пришлось остановиться.

Однако Роджер Кейс не оставил своего намерения побывать в городе. С «Термаганта» спустили парусный катер и командующий в сопровождении Каннингхэма и еще нескольких офицеров и матросов отправился к берегу, где их ждала бурная встреча местного населения. На берегу выяснилось, что немцы еще не полностью покинули Остенде и англичанам пришлось спешно возвращаться на свои корабли. Германская береговая батарея напутствовала их выстрелом из 12-дюймового орудия. Снаряд упал прямо перед носом катера и огромный столб воды обрушился на суденышко, оборвав парус. Адмирал и остальные пассажиры оказались погребенными под мокрой парусиной и обломками, и были вымочены до нитки целой тонной морской воды, упавшей на них сверху.

На следующий день Каннингхэм получил приказ вновь готовить свой корабль к выходу в море и раздобыть бельгийский флаг. На «Термаганте» такового не обнаружилось. Однако изобретательный сигнальщик из трех полос черной, желтой и красной материи, которые ему удалось выклянчить, запять и украсть, успел-таки смастерить бельгийский флаг к тому моменту, когда король и королева Бельгии в сопровождении Роджера Кейса поднялись на борт эсминца. В 16.00 корабль Каннингхэма снялся с якоря и вышел в открытое море, чтобы доставить королевскую чету в Остенде. Когда «Термагант» с самодельным бельгийским флагом на мачте проходил мимо больших мониторов, стоявших на артиллерийской позиции, их команды приветствовали эсминец криками.

Доставка короля Альберта и королевы Елизаветы на родину после вынужденного 4-летнего изгнания считалась делом большой государственной важности. Причастность Каннингхэма к этому делу несколько месяцев спустя была отмечена высокой иностранной наградой — бельгийским «Военным Крестом».

После заключения перемирия 11 ноября 1918 г. Каннингхэм уже только и занимался тем, что перевозил на своем корабле

сильных мира сего из Англии во Францию и обратно. Из высокопоставленных лиц на «Термаганте» побывали Принц Уэльский, будущий король Англии Георг VI, герцог Коонпаут. командующий Флотом Метрополии адмирал Дэвид Битти. и многие другие. Но особенно запомнились два случая.

12 ноября «Термагант» прибыл в Булонь, чтобы забрать на борт старого знакомого Каннингхэма, его бывшего командира по «Суффолку» Розлина Уэстер-Уэмисса. «Рози» Уэмисс уже носил погоны полного адмирала и являлся, ни много ни мало, первым морским лордом Великобритании. В этом качестве он сутки тому назад поставил свою подпись под договором о перемирии с Германией в специальном поезде маршала Фоша в Компьенском лесу. Теперь он спешил в Адмиралтейство, поскольку в 20-х числах ноября нужно было принять капитуляцию германского военного флота.

Первый морской лорд со своим штабом прибыл на борт «Термаганта» в 6 утра, и эсминец немедленно отбыл в Дувр. Когда некоторая часть пути была пройдена, обнаружилось, что свой портфель с копией договора о перемирии Уэмисс забыл в Париже. Что еще хуже, там же осталась и адмиральская бритва. Пока первый морской лорд брился бритвой Каннингхэма, его адъютант капитан I ранга Дж. Р.Марриот и офицеры генерального морского штаба прятались по разным закоулкам эсминца, стараясь не попадаться «шефу» на глаза. Уэмисс в силу своего аристократического происхождения и воспитания, вообще-то, слыл человеком сдержанным, но если его сильно одолевали бытовые неурядицы, можно было легко убедиться, что за долгие годы морской службы у него накопился богатый словарный запас.

В следующий раз, опять же из Булони в Дувр, пришлось перевозить самого премьер-министра Великобритании Дэвида Ллойд Джорджа. В Ла-Манше бушевал шторм с сильнейшим юго-восточным ветром. Каннингхэм настоятельно советовал главе кабинета не входить в море той ночью, поскольку высадка обещала быть очень проблематичной, но Ллойд Джордж остался непоколебим. В течение всего этого жуткого перехода, длившегося 5 часов, премьер-министр лежал на койке в командирской каюте и читал «Дэйли Кроникл». В Дуврской бухте творилось такое, что «Термагант» не смог пришвартоваться ни к одному из причалов и стал на якорь с подветренной стороны мола. За премьер-министром выслали специальный катер. Поскольку эсминец раскачивало со страшной силой, высадка официального лица превратилась в непростую проблему. Сначала на катер спустились пять матросов, чтобы внизу страховать сход главы правительства по шторм-трапу. Каннингхэм попрощался с

ним и сказал, что по команде «пошел» Ллойд Джорджу следует сделать шаг вниз, а дальше все получится само собой. Надо сказать, что Ллойд Джордж держался с большим самообладанием и в точности выполнил все команды.

Окончание Первой мировой войны поставило военно-морские силы Великобритании перед проблемой радикальных сокращений. К концу 1918 г. британский флот насчитывал в своем составе около 1300 боевых кораблей, суммарным тоннажем в 3.250.000 т., что примерно было равно суммарному тоннажу военных флотов всех остальных стран вместе взятых. По основным классам боевых кораблей ВМФ Великобритании насчитывал 42 дредноута и линейных крейсера, 28 линейных кораблей дредноутного типа, 4 авианосца, 120 крейсеров, 527 эскадренных миноносцев и 147 подводных лодок. На этих кораблях служили 438.000 матросов и офицеров.

Содержать такую гигантскую военную машину нация была не в состоянии. Впрочем, в мирное время необходимость в таком огромном военном флоте отпадала. В составе флота оставалось множество устаревших кораблей, утративших свое военное значение, не требовавших значительных средств на содержание. Вскоре после окончания войны на слом пошли 38 линейных кораблей (не только додредноутного типа, но и вполне современные дредноуты, не прослужившие и 10 лет), 89 крейсеров, большое количество миноносцев, подводных лодок и вспомогательных судов. Личный состав флота сократился до 156.000 человек, т. е. почти в 3 раза. Почти все судостроительные программы военного времени были свернуты.

Каннингхэм с его послужным списком сокращений мог не опасаться. 20 февраля 1919 г. вслед за высокой бельгийской наградой он получил наградную пряжку к орденской ленте «За Отличную Службу» за действия в составе Дуврского патруля. Его знали лично и относились к нему с большим уважением многие высокопоставленные адмиралы. Пресса величала его не иначе как «Дарданелльский супермен». За пределами морской службы он практически не имел друзей и каких-то других интересов. Практически все время, за исключением редких отпусков, он жил на корабле, даже когда имелась возможность жить на берегу. В свои 36 лет Каннингхэм вел почти монашеский образ жизни. Его переписка тех лет не содержит ни единого намека на романтическую связь или близкую дружбу с какой-либо конкретной женщиной. К радостям семейной жизни он приобщался, так сказать, опосредованно, через общение со своими племянницами, которых он очень любил и опекал.

В начале 1919 г. служба Каннингхэма на «Термаганте»

подошла к концу. Он попросил разрешения перейти на эсминец заграничной службы и 1 марта получил назначение на «Сифайер». отправлявшийся в Китай. «Сифайер» принадлежал к серии эсминцев типа «S», вступивших в состав флота в начале 1918 г. По размерам он несколько уступал «Термаганту», но превосходил его в скорости хода. Каннингхэму очень хотелось побывать на Дальнем Востоке, но его мечтам так никогда и не суждено было сбыться. Приняв командование «Сифайером» в Порт-Эдгаре, он узнал, что его эсминцу предстоит отправиться в Балтийское море, где возникли «политические осложнения», связанные с новообразованными независимыми государствами — Эстонией, Латвией и Литвой.

В коридорах власти Лондона считали необходимым обозначить свое военное присутствие в этом регионе из соображений престижа и неких высших геополитических интересов. «Английские силы, как бы малы они ни были, должны оставаться в балтийских водах даже в течение зимы, поскольку они наверняка потребуются для защиты и оказания содействия прибалтийским государствам. Отказ в их просьбе неизбежно приведет к падению престижа Великобритании в глазах этих государств». Проще говоря, война для Эндрю Каннингхэма еще не закончилась.

Первоначально Адмиралтейство сочло возможным выделить для операций в Балтийском море легкий крейсер «Кюрасао», лидер эсминцев «Шекспир» и 4 однотипных эсминца — «Сифайер», «Скотсмэн», «Скаут» и «Си Беар». Командовал соединением контр-адмирал Уолтер Кауан, поднявший свой флаг на «Кюрасао». Этот маленький, сухонький человечек считался, наряду с Роджером Кейсом, самым отчаянным сорвиголовой среди всех английских адмиралов времен Первой мировой войны, готовым на любые авантюры. В годы войны, в том числе во время Ютландского сражения, Кауан командовал линейным крейсером «Принсес Ройял» и считался «человеком Битти». Когда Битти стал командующим Флотом Метрополии, а затем и первым морским лордом, Кауан также «пошел в гору». Не удивительно, что в самый разгар тотальных сокращений и увольнений Кауан получил под свою команду целую эскадру и поручение выполнить «деликатную миссию» в Балтийском море.

По пути эскадра Кауана зашла в Осло, куда «Кюрасао» доставил несколько миллионов фунтов стерлингов золотом. Затем был Копенгаген, запомнившийся трогательными демонстрациями союза с дружественными датчанами. Наконец, «Кюрасао» в сопровождении «Сифайера» и «Скотсмэна» взял курс на Либаву. По пути корабли попали в густой туман, но это не

обескуражило бравого адмирала, который, несмотря на сложные навигационные условия в незнакомых водах, нашпигованных минами, приказал держать скорость 22 узла.

В новообразованных прибалтийских государствах сложилась весьма сложная политическая ситуация. Согласно Брест-Литовскому мирному договору, заключенному между Советской Россией и Германией, Латвия, Литва и Эстония получали независимость. 18 ноября 1918 г. Великобритания де факто признала правительство независимой Латвийской Республики и начала снабжать его деньгами и оружием. Однако, несмотря на окончание войны, на территории прибалтийских государств продолжала стоять огромная германская армия под командованием генерала Рудигера фон дер Гольца. Гольц. как и все немецкие военные, уязвленный до глубины души унизительным поражением Германии, втайне лелеял надежду основать в Балтии форпост германизма на востоке. С его помощью балтийские бароны — крупные землевладельцы немецкого происхождения — создавали вооруженные формирования, практически неотличимые от германской армии. Они оказывали ожесточенное сопротивление новому латышскому правительству и в этом им помогал фон дер Гольц, правда, в таких пределах, которые не позволяли ему выходить за рамки нарушения перемирия с Антантой. Если добавить сюда Белую армию генерала Н.Н.Юденича и Красную Армию, которая воевала против всех и уже вела наступление в Эстонии, картина получалась почти полной.

В марте 1919 г. в эту живописную мозаику готовилась вписаться эскадра Уолтера Кауана. Его корабли провели несколько мирных и достаточно скучных недель в Либаве. Эсминец Каннингхэма некоторое время стоял отдельно от главных сил в Виндаве — маленьком порту в 60 милях к северу. Там экипаж «Сифайера» занимался главным образом тем, что сейчас назвали бы «гуманитарной акцией». Правда, в данном случае это была не целенаправленная политика британского правительства, а сугубая инициатива матросов.

Вот как описывал увиденное в Виндаве сам Каннингхэм: «Мы стояли там некоторое время, насмотревшись любопытных и печальных зрелищ. Обитатели города были оборваны и фактически голодали, хотя многие из них располагали приличными суммами в британских золотых соверенах. Особенно жалкими, изможденными и оборванными выглядели дети с их бледными личиками и печальными глазами. Похожие на маленьких испуганных галчат, они собирались у корабля, протягивали свои худые ручонки и жалобно просили: „Мистер!

Мистер! Пожалуйста, дай те хлеба“! Наши добросердечные матросы быстро организовали импровизированную кухню. Почти весь их паек уходил туда, но мы испытывали удовлетворение от сознания того, что в течение 3 или 4 дней, которые мы там простояли, эти маленькие человечики более или менее нормально питались… Мыла там также не видели месяцами и женщины шумно благо дарили нас за несколько кусков „королевского желтого“, которые мы им вручили. Наши кладовые были бы полностью опустошены, если бы мы простояли в Виндаве немного дольше».

По истечении 4 дней стоянки в Виндаве «Сифайер» возвратился в Либаву. Обратный путь проходил по протраленному проходу, ширина которого между минным полем и берегом не превышала 3 миль. К тому же береговая линия изобиловала резкими выступами и за воротами. Поэтому, попав в густой туман, Каннингхэм запросил радиограммой позволения простоять на якоре в течение ночи и дождаться ясной погоды. Когда на следующий день «Сифайер» прибыл в Либаву и Каннингхэм поднялся на борт «Кюрасао» для доклада командующий устроил ему «выволочку» за непредвиденную задержку. По всей видимости, Кауан искренне считал, что эсминец может без всякого риска для себя лететь на полной скорости во тьме и тумане через минные поля. Каннингхэм, нимало не смутившись, возразил адмиралу, что всего лишь предпринял разумные и обоснованные меры предосторожности в незнакомых водах «Мы расстались в некотором несогласии», — вспоминал он впоследствии.

Современный биограф Каннингхэма профессор Ричард Оллард подвел под эту стычку серьезную «социальную базу». Одним из важных элементов воспитания характера английского военно-аристократического этноса, пишет Оллард, являлась охота на лис, когда люди, презрев опасность, несутся на лошадях через бурелом, поля и овраги в погоне за животным. Это занятие воспитывало особую безоглядную отвагу, которая была в высшей степени присуща таким адмиралам, как Битти, Кейс и Кауан. Каннингхэм же, как человек, происходивший, если так можно выразиться, из интеллигентско-клерикалыюй среды, не имел возможности развить в себе такие качества. Обобщение, на наш взгляд, далеко не бесспорное.

Между тем, ситуация в городе накалялась: по слухам, готовился военный переворот. Каннингхэм получил приказ ввести свой эсминец в военную гавань Либавы, чтобы проконтролировать военный транспорт, груженный оружием для латышской армии. Либавский порт состоял из внешней акватории, огражденной

молами, и двух хороших внутренних гаваней. Та, что располагалась к северу, являлась военной гаванью и состояла из нескольких обширных бассейнов, к которым вел узкий канал с переброшенным через него разводным мостом. Он открывался, когда идущее судно подавало четыре гудка. Коммерческая гавань представляла собой устье реки — длинный и узкий водный путь с обширными причалами со стороны города.

Каннингхэм ввел «Сифайер» в военную гавань кормой вперед и стал на якорь вблизи транспорта с оружием. На транспорте оказались неисправными машины. Каннингхэм послал своего инженер-механика изучить характер поломок и принять меры по их устранению. На следующее утро пришло паническое известие о том, что германские войска захватили штаб латышской армии. Нужно было срочно действовать, поскольку бараки, населенные немецкими солдатами, располагались сразу за причалом, к которому пришвартовался «Сифайер». Каннингхэм уже собирался уводить транспорт на буксире, но по счастью, механики с «Сифайера» к тому времени успели привести его машины в порядок. Каннингхэм приказал транспорту следовать за его эсминцем по узкому каналу. На всякий случай он приготовился высадить десант и захватить разводной мост, если немцы не отреагируют на сигналы его сирены. Но все прошло благополучно. Транспорт с оружием отвели на внешний рей, исключив тем самым его захват немцами.

Сразу после этого адмирал приказал Каннингхэму принять под свою команду «Скотсмэн», ввести оба эсминца в коммерческую гавань и постараться взять под контроль ситуацию в городе. «Сифайер» и «Скотсмэн», опять же задним ходом, вошли в коммерческую бухту, чтобы в случае чего быстрее оттуда выскользнуть. Каннингхэм отлично понимал, что пары эсминцев против всей армии фон дер Гольца явно недостаточно. Его корабли пришвартовались к набережной напротив огромного здания таможни.

Надо сказать, что появление двух эсминцев с расчехленными орудиями и стоявшими на боевых постах расчетами, оказало отрезвляющее действие на противоборствующие стороны. Немецкие пулеметчики, засевшие по краям набережной быстро «испарились». На корабли пробрались два министра правительства Латвии, правда «не самых важных». Премьер-министр К.Ульманис и другие члены кабинета нашли убежище в английском посольстве. Каннингхэм провел латышского министра торговли в штурманскую рубку, где тот немедленно уселся за пишущую машинку и принялся печатать политические прокламации.

Постепенно ситуация стала нормализовываться. Кауан постоянно держал через радиосвязь в курсе событий английское правительство. Фон дер Гольцу пришлось принять условия, продиктованные ему Антантой. Эсминцы Каннингхэма, как и в Виндаве, начала посещать голодная детвора. Однажды это едва не стало причиной кровопролития. «…Во время обеда меленькая девочка получила гостинец на корабле и пробиралась обратно через линию германских часовых, когда один из них дал ей крепкую затрещину по уху, так что она покатилась по земле. Я услышал рев возмущения и топот ног по палубе, и едва успел выскочить наверх, чтобы удержать команды обоих эсминцев, готовых уже затеять драку с немецкими патрульными».

Однако, несмотря на опасность возникновения подобных инцидентов, Каннингхэм считал целесообразным поддерживать широкие контакты с местным населением и оказывать ему, по мере возможности, гуманитарную помощь. Когда германское командование попыталось пресечь эти контакты, Каннингхэм нейтрализовал усилия немцев и, надо сказать, весьма остроумным способом: «Однажды утром меня разбудил громкий стук молотков и скрежет пилы. Я вышел на палубу и увидел команду плотников, возводивших высокий деревянный забор перед эсминцами… Им понадобилось два дня, чтобы завершить свою баррикаду и выставить часового, контролировавшего вход и выход. Я вышел наружу и осведомился у офицера, закончена ли их работа. Он заверил меня, что она завершена и что теперь никакая толпа нас не побеспокоит. Причал был очень длинный, поэтому „Сифайер“ и „Скотсмэн“ немедленно переместились вперед и пришвартовались за пределами забора, где нас вновь начали посещать люди и их дети».

Вскоре возбуждение окончательно улеглось и латышское правительство вновь приступило к своим обязанностям. «Сифайер» и «Скотсмэн» покинули коммерческую гавань и вышли на внешний рейд. Кауан на крейсере «Кюрасао» в сопровождении двух эсминцев отбыл в Ревель. Оттуда он готовился вести военные действия против балтийского побережья России и Красного Балтийского флота. В наши задачи не входит анализ операций балтийской эскадры Кауана. поскольку Каннингхэму в них поучаствовать не довелось. В конце апреля 1919 г. в Балтийское море прибыли новейшие эсминцы типа «V» и «W», укомплектованные полными экипажами по штату военного времени. Они сменили корабли типа «S», имевшие недокомплект от 1/5 до 2/5 команды. Их экипажи были до предела измотаны войной и уже давно нервничали по поводу того, когда, наконец, наступит их черед демобилизации.

Сразу после прибытия подкреплений Каннингхэм повел «Сифайер» в Англию. Вместе с ними отбыли на родину и крейсер «Кюрасао» с рулями, поврежденными взрывом мины, — первая жертва безоглядной отваги адмирала Кауана. Любопытно, что после двух месяцев службы в Балтийском море Кауан дал Каннингхэму великолепную характеристику. Командующий эскадрой особо подчеркнул, что «капитан III ранга Каннингхэм всякий раз предпринимал своевременные действия и проявил себя как офицер с исключительно ценным качеством — принимать безошибочные решения».

За службу на Балтике Эндрю Каннингхэм получил вторую наградную пряжку к своему ордену и внеочередное производство в звание капитана I ранга. Война для него наконец-то закончилась.

Глава III
Хрупкий мир (1919–1939)

В конце 1919 г., через год после окончания Первой мировой войны Каннингхэм наконец-то получил полноценный отпуск, который, как обычно, провел в Эдинбурге. Утром I января 1920 г. пришло официальное письмо из Адмиралтейства. На сей раз Каннингхэм не проявил особого любопытства по поводу своего очередного назначения и отложил чтение письма до вечера, решив посмотреть его после игры в гольф. Времена, когда он с нетерпением хватал такие конверты и тут же торопливо вскрывал их, безвозвратно ушли в прошлое. Однако полученное известие удивило его, уже привыкшего ничему не удивляться. Развернув послание перед ужином, Каннингхэм обнаружил, что произведен в звание капитана I ранга.

Впрочем, так ли уж это было удивительно. Знаменитые английские адмиралы конца XIX — начала XX вв. за участие в локальных конфликтах получили звание капитана I ранга Фишер в 33 года, а Битти в 29 лет. Каннингхэму через несколько недель должно было исполниться 37. И за плечами у него было 5 лет беспрерывной тяжелейшей войны.

В конце января 1920 г. Каннингхэм поехал в Лондон для разговора с секретарем первого морского лорда по делам флота, который ведал назначениями капитанов I ранга. Последний не сообщил ничего утешительного, сказав, что в ближайшее время перспектива нового назначения для Каннингхэма не предвидится по причине массовых сокращений. Пришлось продолжать «отдых». Начало лета Каннингхэм провел в Бамбург-Кастле, в Нортумберленде. Там собрались почти все его братья и сестры с мужьями, женами и многочисленными детьми, за исключением брата Алана, служившего в Сингапуре. Это было самое большое воссоединение семьи впервые за много лет. Именно в Бамбурге Каннингхэм получил известие о своем первом назначении в качестве капитана I ранга. Ему предстояло работать в составе военно-морской межсоюзнической комиссии по контролю над Германией, на должности председателя подкомиссии с литерой «С». Это означало, что ему предстоит контролировать разрушение военной инфраструктуры Гельголанда. Этот остров в 1890 г. Англия передала под юрисдикцию Германии в обмен на Занзибар, Пембу и Уганду. Накануне и в годы Первой мировой войны

немцы создали на Гельголанде мощную военно-морскую крепость.

На Гельголанд Каннингхэм прибыл в конце сентября 1920 г. Возглавляемая им комиссия состояла из представителей военно-морского флота и отчасти морской пехоты. В ее составе работали капитан III ранга медицинской службы Леонард Уоррен, лейтенант Чарльз Лейчестер и бригадный генерал морской пехоты Р.М. Ноко, отвечавший в Адмиралтействе за технический и инженерный персонал. Генерал руководил большой группой гражданских инженеров, временно призванных на военную службу в офицерских званиях морской пехоты. Обстоятельства требовали, чтобы все англичане носили военную форму.

Работы по ликвидации военных сооружений осуществляли около 3 тысяч немецких рабочих под руководством своих инженеров и механиков. Первоначально планировалось возложить разработку планов ликвидации на немцев, но в конечном итоге англичане все же не решились целиком положиться в этом деле на бывших противников и подготовили планы собственными силами. На острове также находились 200 германских полицейских для охраны комиссии от рабочих. В действительности, рабочие вели себя очень дружелюбно, и английские офицеры гораздо лучше находили с ними общий язык, чем с «полицаями». Местные жители по национальной принадлежности были фризами, и гораздо больше походили на голландцев, чем на немцев. Среди стариков находились такие, кто служил на английском военном флоте до того как остров был передан Германии в 1890 г. Не удивительно, что после начала войны местных жителей насильно эвакуировали в Гамбург. Теперь они возвратились и отлично наживались на толпах немецких туристов, имевших обыкновение приезжать на остров летом.

На Гельголанде Каннингхэм провел ровно год. За это время он многое узнал о взрывах и разрушениях, что впоследствии ему очень пригодилось. В целом, жизнь на острове оказалась достаточно скучной. Даже прогуляться особенно было негде. Зима превращалась в настоящее испытание: ветры дули практически не переставая и над островом постоянно висела морось. С высокого красного утеса на западном берегу открывалось величественное зрелище огромных волн, катившихся с запада и разбивавшихся о скалы внизу. Разрушение фортификаций, на которое по плану отводилось 5 лет, продвигалось вперед быстрыми темпами. По ходу дела в первоначальный план вносились некоторые изменения. Немцам позволили сохранить здание Биологического института, который занимался изучением миграции птиц, а также

поведения рыб и омаров, и имел определенную международную репутацию.

К середине 1921 г. стало ясно, что содержание на острове многочисленного персонала подкомиссии «С» является пустой тратой денег. Поэтому комиссионеры выступили с предложением отозвать их подразделение в октябре, а в последующие 12 месяцев, которые потребуются для полного завершения ликвидационных работ, надзор за ними осуществлять в ходе периодических командировок чиновников инженерного департамента Адмиралтейства. Предложение было принято, и осенью крейсер увез английский персонал на родину. Прощальный вид Гельголанда не вызвал у офицеров подкомиссии «С» никакого сожаления. Провести там еще одну зиму никому не хотелось.

Впоследствии в английской прессе высказывались сомнения относительно того, были ли укрепления Гельголанда уничтожены достаточно тщательно после войны 1914–1918 гг. Каннингхэм, как главное ответственное лицо ликвидационной комиссии, воспринимал такую критику очень болезненно. На этот вопрос трудно дать однозначный ответ. Не вызывает сомнений, что молы Гельголанда в дальнейшем уже не могли использоваться даже в качестве фундаментов для новых. Восточный мол, основу которого составляли стальные сваи, был практически срыт, только сваи продолжали торчать, как гнилые зубы. Большой западный мол, составленный из огромных кессонов, заполненных бетоном, взорвали в нескольких местах, для чего было использовано около 3 т. взрывчатки. Аэрофотосъемки Гельголанда, сделанные в годы Второй мировой войны, свидетельствуют, что новый мол был построен позади останков старого, из-за чего размеры гавани значительно сократились. Но не следует забывать, что весь Гельголанд был изрыт тоннелями, подземными переходами и укрытиями, как пчелиные соты. Даже при наличии достаточного количества техники и рабочей силы, такие укрепления невозможно уничтожить навсегда. По-видимому перед Второй мировой войной они были легко восстановлены.

Ко времени возвращения Каннингхэма в Англию послевоенная перетряска флота близилась к завершению. Помимо заграничных крейсерских эскадр были сформированы два главных флота — Средиземноморский флот и Атлантический флот в водах метрополии, каждый со своей квотой линейных кораблей, крейсеров и эсминцев. В офицерской среде царили упаднические настроения и состояние неопределенности. Отчасти это происходило от осознания того, что Великобритания

перестала быть первой военно-морской державой. По условиям Вашингтонского договора, заключенного в феврале 1922 г., британский флот лишился многих, вполне еще современных боевых кораблей. В результате политики повальных сокращений, получившей название «топор Геддеса», по имени тогдашнего морского министра Эрика Геддеса. офицерский состав военного флота сократился на 1/3. Многие офицеры, кто желал бы дослужить до пенсии по выслуге лет, были бесцеремонно выброшены в гражданскую жизнь с каким-то жалким выходным пособием в таком возрасте, когда уже трудно, если не невозможно начинать все сначала.

«Топор Геддеса» основательно подпортил репутацию морской службы в глазах всего английского общества. Частные примеры материальных затруднений и просто нищенского существования бывших офицеров отнюдь не поощряли родителей отдавать сыновей на службу во флот, который мог обойтись с ними так сурово. Каннингхэм считал «топор Геддеса» «одной из величайших несправедливостей и. пожалуй, самым худшим из того, что когда-либо доводилось пережить Королевскому Флоту».

В феврале 1922 г. Каннингхэма направили в Портсмут для прохождения так называемых «технических курсов для старших офицеров». Там он посещал лекции по артиллерии, торпедному делу, сигнальным кодам, борьбе с подводными лодками и прочим специальным дисциплинам, которые преподавались с учетом новой тактики и технических достижений, выработанных за время войны. Для Каннингхэма, долгое время прослужившего на эсминцах, курсы оказались в высшей степени полезными, поскольку за чти годы очень многое изменилось. О многих вещах в Портсмуте он услышал впервые. Каннингхэм очень сожалел, что ему так и не удалось пройти весь курс обучения до конца, поскольку в апреле 1922 г. его назначили командиром 6-й флотилии эсминцев.

Хотя 6-я представляла собой всего лишь резервную флотилию, укомплектованную только на 2/5 от полного штата, тогда были не те времена, чтобы отказываться от таких предложений. Это был шаг в верном направлении, поскольку он вел, в конечном итоге, к получению должности командира соединения первой линии в составе одного из главных флотов. Приняв под свою команду лидер эсминцев «Шекспир» в Портсмуте, Каннингхэм обнаружил, что 8 его кораблей распределены между Портсмутом, Девонпортом и Чатамом. а их экипажи настолько некомплектны, что они не в состоянии дойти до своей базы в Порт-Эдгаре. Таким образом, его первая задача заключалась в том, чтобы уговорить комендантов этих трех

военных баз выделить ему достаточное число матросов, чтобы увести свои корабли на север. После целого месяца назойливых приставаний и уговоров Каннингхэму удалось-таки собрать свою флотилию и привести ее в Порт-Эдгар.

Несмотря на некомплектность 6-я флотилия веда далеко не праздный образ жизни. Насколько позволяли отпускаемые нормы топлива и сокращенные экипажи, эсминцы постоянно выходили в море на учения. В Порт-Эдгаре базировалась еще одна резервная флотилия под командованием капитана I ранга Д.С.Ходжсона. Однажды Каннингхэм и Ходжсон сняли людей с половины своих эсминцев и, укомплектовав вторую половину по полному штатному расписанию, водили их в Инвергордон для участия в учениях Атлантического флота.

Расчеты Каннингхэма на скорый перевод в действующий флот оказались правильными. В декабре 1922 г. он получил приказ принять командование над 1-й флотилией эсминцев, которая хотя и входила в состав Атлантического флота, в тот момент стояла в Черноморских проливах. Накануне Рождества Каннингхэм пересек Ла-Манш и от Кале поездом добрался до Стамбула. Его новым кораблем стал лидер эсминцев «Уоллес», изящное судно с отличными скоростными качествами, построенное на верфях Торникрофта вскоре после окончания войны. Обычно 1 — я флотилия стояла на якоре в северной части Босфора, примерно в 15 милях от Стамбула, и время от времени выходила на учения в Черное море. В Мраморном море находилось мощное соединение тяжелых кораблей. Общее командование британской эскадрой осуществлял адмирал Осмонд дё Брок, державший свой флаг на дредноуте «Айрон Дьюк».

Присутствие этой армады в Черноморских проливах было обусловлено сложными отношениями стран-победительниц с Турцией. После Мудросского перемирия 30 октября 1918 г., положившего конец военным действиям на Ближнем Востоке, державы Антанты ввели военные корабли в Дарданеллы и Босфор, оккупировали Стамбул и приступили к оккупации Анатолии. По условиям Севрского мирного договора, Турция теряла около 80 % некогда принадлежавших ей территорий: Англия получала Палестину, Трапсиорданию и Ирак; Франция — Сирию и Ливан; Смирна, прилегающие к ней районы, острова Имброс и Тенедос отходили к Греции. Кроме того, Франция получала Александретту, Киликию и полосу территории вдоль Сирийской границы. На востоке Анатолии предусматривалось создание независимых государств Армении и Курдистана. Турция также должна была отказаться от утраченных ею ранее прав на

Египет, Судан и Кипр в пользу Англии, на Марокко и Тунис — в пользу Франции, на Ливию и Додеканезские острова — в пользу Италии. Территория собственно Турции ограничивалась Малой Азией и Стамбулом-Константинополем с узкой полосой земли на европейском берегу.

В ответ на предложенные условия в Турции началось национально-освободительное движение, переросшее в революцию во главе с генералом Мустафой Кемалем. Усмирить взбунтовавшуюся Турцию решили руками Греции. В июне 1920 г. 100-тысячная греческая армия, вооруженная и снабженная Антантой, начала наступление из Измира вглубь Анатолии. Другая греческая армия вступила во Фракию. Однако турки еще раз доказали союзникам, что воевать они не разучились. Летом 1921 г. кемалисты нанесли греческой армии сокрушительное поражение в сражении при Иненю и на реке Сакарья. Еще через год турецкие войска освободили Измир, всю Анатолию и сбросили греков в море.

Как раз этот интересный момент и застал Каннингхэм со своей 1-й флотилией. Слух о том, что Исмет-паша вознамерился переправить свою армию через Босфор, произвел нешуточный переполох на британской эскадре. Эсминцы Каннингхэма носились вниз и вверх по узкому проливу со скоростью 30 узлов, и уже готовились стрелять по шлюпкам, из которых турецкие солдаты начали сколачивать понтоны. До кровопролития, однако, дело не дошло. В Уайтхолле сочли за лучшее найти «политическое решение» проблемы. После 3 недель пребывания в Босфоре 1-ю флотилию отозвали в Мраморное море на соединение с остальными кораблями эскадры, стоявшими на якоре в Дарданелльском проливе между Чапаком и Нагарой, Это было сентиментальное путешествие. Каннингхэм разглядывал те же пейзажи, которые 8 лет тому назад наблюдал с мостика «Скорпиона»: холмы и лощины Галлиполийского полуострова, откуда английским войскам после тяжелейших боев все же удалось эвакуироваться; узкий пролив, который британскому флоту так никогда и не удалось форсировать из-за противодействия береговых батареи и минных заграждений В начале марта 1923 г. 1-я флотилия получила приказ возвратиться в метрополию для переформирования и дальнейшей службы в составе Атлантического флота. Летом эсминцы приступили к выполнению обычного напряженного графика учений в Скапа-Флоу, Инвергордоне и Ферт-оф-Форте: тактические и стратегические маневры Атлантического флота, отработка ночных и дневных атак тяжелых кораблей, прикрытие линейного флота от атак со стороны подводных лодок, а также обычные

артиллерийские и торпедные стрельбы, Выходы в море сильно ограничивались отпускаемыми нормами топлива и потому во время похода каждая минута использовалась с максимальной отдачей для отработки техники иных упражнений.

Под командованием Каннингхэма находилось действительно первоклассное соединение: новейшие корабли со сроком службы менее 5 лет, укомплектованные экипажами, прошедшими горнило мировой! войны и имевшими огромный боевой опыт. На эсминцах 1-й флотилии недавно установили «асдики» для обнаружения подводных лодок, и хотя команды еще толком не научились ими пользоваться, все очень гордились тем, что их корабли первыми оснастили новейшими приборами.

Начало 20-х годов было временем огромного прогресса в техническом развитии флота, благодаря урокам, извлеченным из Первой мировой войны. Морские операции 1914–1918 гг. и, прежде всего, возросшее значение морской авиации и подводных лодок дали повод некоторым специалистам поставить под сомнение боевую ценность линейных кораблей и целесообразность их дальнейшего строительства. В США пропагандистом таких взглядов стал адмирал Уильям Митчелл. После окончания войны он провел серию опытов с кораблями бывшего германского флота. Самолеты американской морской авиации потопили дредноут «Остфрисланд» за 4 минуты двумя 1000 кг бомбами. Одна из них, упав у кормы корабля и взорвавшись под водок, произвела такой эффект, как если бы линкор взорвался на мощной морской мине.

Впоследствии опыты Митчелла были признаны ненаучными, поскольку они проводились в идеальных условиях: корабли-мишени буксировались на малой скорости либо стояли неподвижно, К тому же германские дредноуты, подвергнутые бомбардировке, являлись кораблями уже устаревших конструкций. После Вашингтонской конференции Митчелл проводил аналогичные опыты с новейшим американским линкором «Вашингтон», подлежавшим уничтожению по «договору пяти держав». Бомбардировка этого корабля 800 кг бомбами не дала никакого результата. Линкор также выдержал 8 попаданий современными торпедами. Его потопили только после обстрела эскадрой линейных кораблей, добившихся 14 попаданий 356 мм снарядами. Таким образом, опыты Митчелла были опровергнуты им самим, и линкоры еще долгое время продолжали оставаться главной силой флотов ведущих морских держав.

Однако поначалу эксперименты американского генерала произвели большое впечатление не только в США, но и в Англии. Сыграли свою роль и соображения экономики: если строительство

«Дредноута» обошлось британской казне в 1,8 млн. ф. ст., то более чем в два раза превосходивший его по водоизмещению линейный крейсер «Худ» «потянул» на 12 млн. ф. ст. В декабре 1920 г. в Великобритании создали специальную государственную комиссию под председательством Эндрю Бонар Лоу, лидера консервативной партии и будущего премьер-министра, для рассмотрения вопроса о целесообразности дальнейшего строительства линкоров. *В* комиссию также вошли бывшие морские министры Уинстон Черчилль, Эрик Геддес, действующий морской министр Уолтер Лонг и первый морской лорд адмирал Дэвид Битти. Битти пришлось вести продолжительную дискуссию с политиками самого высокого ранга, одному против всех. При этом адмирал проявил себя незаурядным полемистом и в конечном счете добился своего, навязав комиссии точку зрения Адмиралтейства,

10 ноября 1920 г. Битти имел продолжительную беседу с авторитетным военно-морским теоретиком Гербертом Ричмондом и попросил его представить письменно свои соображения о будущей роли линейного корабля. Ричмонд очень оперативно подготовил меморандум и снабдил первого морского лорда дополнительными аргументами: «Флот в дальнейшем должен состоять всего из нескольких линейных кораблей и большого количества крейсеров. Предполагать, что мы собираемся иметь в составе флота 30 или более линкоров, стоимостью 8 млн. фунтов каждый, значит исходить из представления, будто у нации бездонные кошельки, а ведь это далеко не так. Нам следует рассчитывать на компактное соединение линейных кораблей ядро — с окружением из малых судов. Тактика примет совершенно другие формы. Компактное соединение тяжелых кораблей сделает торпедную атаку совершенно другим делом…».

И все же Битти стоило большого труда преодолеть предубеждение политиков и общественного мнения против линейных кораблей. Позднее адмирал признался новому морскому министру Леопольду Эмери, что большую роль здесь сыграл исход Ютландского сражения. Если бы 1 июня 1916 г. германский флот удалось потопить, военно-морское ведомство не подверглось бы таким нападкам в начале 20-х гг. Те же соображения сыграли свою роль и на Вашингтонской конференции, когда пять ведущих морских держав сравнительно легко согласились на сокращение суммарного тоннажа своих линейных флотов и установили потолок водоизмещения одного линкора в 35.000 т., а максимальный калибр главной артиллерии ограничили 406 мм.

После длительных дебатов статья IV «договора пяти держав»

зафиксировала суммарный тоннаж линейных флотов государств-участников соглашения на следующем уровне: Великобритания и США — по 525.000 т., Япония- 315.000 т., Франция и Италия — по 175.000 т. Однако на данном уровне суммарный тоннаж линейных флотов должен был стабилизироваться лишь после полной замены существующих дредноутов новыми. Поскольку срок службы линейного корабля определили в 20 лет, постепенная замена старых линкоров должна была начаться в 1931 г. и завершиться к 1941 г. Таким образом, исходя из установленных пределов, договаривающиеся стороны предполагали, что к 1941 г. США и Англия будут иметь по 15 линкоров водоизмещением по 35.000 т. каждый, а Япония — 9.

Непосредственно после подписания договора соотношение линейных флотов было несколько иным: США сохранили 18 линкоров, суммарным тоннажем 500.650 т., Великобритания — 22 (580.450 т.), Япония —10 (301,320 т.). С вступлением в строй «Вест Вирджинии» и «Колорадо», и отправкой на слом «Делавэра» и «Норт Дакоты» линейный флот США достиг установленного лимита в 525.000 т. Японский флот «не дотягивал» 14.000 т., а британский флот превышал на 55.000 т., что составляло свыше 10 % от установленного тоннажа.

После Вашингтонской конференции в составе японского флота оказались 2, а американского — 3 линейных корабля, построенных с учетом опыта Ютландского сражения, т. е. имевших новейшую систему бронирования и вооруженных орудиями калибром 406 мм. Что касается английского флота, единственным кораблем, о котором можно было с известной натяжкой сказать, что в его конструкции учли уроки Ютландского сражения, являлся линейный крейсер «Худ». Исходя из этого, британская делегация «выторговала» на Вашингтонской конференции право для Англии построить 2 новых линкора с учетом опыта Ютландского сражения, в то время как у Японии и США лимит на строительство таких кораблей был уже исчерпан.

Этими кораблями стали «Нельсон» и «Родней», вошедшие в состав флота в 1925 г. и имевшие весьма внушительные тактико-технические данные: стандартное водоизмещение — 35.000 т. (полное — 40.000 т.), скорость хода — 23 узла; вооружение: девять — 406 мм, двенадцать — 152 мм, шесть — 120 мм. Они стали первыми и единственными дредноутами в истории британского флота, вооруженными 16-дюймовыми орудиями главного калибра. По большинству показателей они превосходили американские линкоры типа «Мэриленд» и японские типа «Нагато». Например, дальнобойность 406 мм орудий у «мэрилендов» составляла 170–175 кабельтовых, а у

«нельсонов» — 215 кабельтовых. Палубная броня последних была почти в два раза толще. Однако «Нельсон» и «Родней» нельзя назвать вполне удачными линкорами.

Проект линейного корабля — это всегда компромисс между скоростью, вооружением и защитой. У английских конструкторов, проектировавших «Нельсон» и «Родней» слишком свежи были воспоминания о кровавых уроках Ютландского сражения, и они постарались вооружить и защитить их как можно основательнее. В результате, проектная скорость 23 узла так и осталась на бумаге. В реальной жизни «Нельсон» и «Родней» ни разу не удалось разогнать быстрее 20 узлов. Эстетика силуэта военного корабля, конечно, остается делом вкуса, но здесь трудно не согласиться со Стефеном Роскиллом, заметившим, что «Нельсон» и «Родней» были, пожалуй, «самыми безобразными кораблями из всех, когда-либо присоединявшихся к Королевскому Флоту».

«Договор пяти держав» также породил новый класс кораблей — «вашингтонский» или тяжелый крейсер. Единственные ограничения, наложенные на крейсеры Вашингтонской конференцией, перечислялись в статьях 11 и 12 главы «договора пяти держав»: максимальное стандартное водоизмещение — 10.000 т., максимальный калибр орудий главной артиллерии — 8 дюймов (203 мм). При определении этих пределов за основу брались тактико-технические данные английских крейсеров типа «Хаукинс», являвшихся в то время самыми мощными легкими крейсерами: стандартное водоизмещение-9.750 т., максимальная скорость хода- 31 узел, вооружение: 7-170 мм, 8-102 мм, 4-75 мм. Строительство этих кораблей началось еще в годы Первой мировой войны. Они предназначались для борьбы с германскими рейдерами и для выполнения такой задачи должны были иметь не только высокую скорость хода, но и мощное артиллерийское вооружение и большую дальность плавания. Тогда эти корабли были единственными в своем роде.

До Вашингтонской конференции ни одна морская держава не строила таких больших легких крейсеров. Водоизмещение легкого крейсера, как правило, не превышало 6.000 т., при обычном вооружении 120 мм или 152 мм пушками. «Договор пяти держав» привел к появлению мощного корабля со стандартным водоизмещением 10.000 т., скоростью хода 33–35 узлов, вооруженного чрезвычайно мощной артиллерией калий- ром 203 мм. Как зачастую бывает в подобных ситуациях, максимальные пределы сразу же стали минимальными, поскольку все державы-участницы соглашения поспешили «подтянуться» до вашингтонских лимитов.

С начала 20-х гг. активно совершенствовалась. морская

авиация. Роль самолетов в морских операциях получила высокую оценку уже в годы Первой мировой войны. Флот начал рассматривать самолет как неотъемлемую часть своего вооружения. В 1918 г. на орудийных башнях некоторых английских линкоров, линейных крейсеров появились площадки, оканчивавшиеся над самыми срезами орудийных стволов, для запуска аэропланов. По сути, это было не слишком удачное изобретение. Поднявшись в воздух и выполнив свою задачу, в дальнейшем самолет должен был либо садиться на воду, что означало потерю машины, либо лететь на ближайший сухопутный аэродром. Эти самолеты планировалось использовать для корректировки артиллерийского огня.

Следующим этапом стало появление авианосцев, способных действовать в составе флота в открытой море и несущих специальные самолеты палубной авиации, которые могли работать как разведчики и как ударная сила. Так появился «Аргус», бывший пассажирский лайнер со скоростью хода 20.5 узлов, на котором незадолго до конца войны смонтировали полетную палубу на всю длину корпуса. Вскоре за ним последовал «Фьюриес», переделанный в авианосец так называемый «легкий линейный крейсер» — последнее детище адмирала Фишера.

Однако в 1923 г., когда Каннингхэм служил на «Уоллесе» в составе Атлантического флота, стратегия и тактика взаимодействия авиации и кораблей в море все еще находились в зачаточном состоянии. В составе Атлантического флота действовал «Аргус», авиакрыло которого было набрано из истребителей и разведывательных самолетов в качестве «реквизита» из состава военно-воздушных сил. Базировался он в Лейчерсе. Для взаимодействия с военным флотом в начале 20-х гг. так-же были созданы база летающих лодок в Кэлшоте и эскадрилья торпедоносцев и разведчиков в Госпорте.

Развитие английской морской авиации в те годы сильно осложнялось тем. что она рассматривалась как часть военно-воздушных сил и контроль над ней от начала и до конца осуществлялся министерством авиации. Понятно, что в такой ситуации морская авиация финансировалась по остаточному принципу. Только в 1937 г., после жестокой и продолжительной межведомственной свары, которую вело Адмиралтейство во главе с тогдашним первым морским лордом адмиралом флота Эрнелом Четфилдом, палубная авиация перешла под полный оперативный и административный контроль военно-морского флота.

К величайшему сожалению Каннингхэма, в мае 1924 г. его известили, что его служба в качестве командира 1-ой флотилии

подходит к концу и вскоре ему предстоит сдать свой пост. Он очень надеялся дослужить положенные два года на этой должности, но увы, капитанов 1 ранга было много и всем требовалось набирать положенный стаж службы в плавсоставе.

В сентябре 1924 г. Каннингхэм перешел на должность коменданта Порт-Эдгара, подняв свой флаг на плавучей базе эсминцев «Колумбайн». Поскольку Порт-Эдгар уже неоднократно упоминался в нашем повествовании, об этом месте необходимо сказать хотя бы несколько слов. В южном углу залива Ферт-оф-форт расположена небольшая бухточка с рыбацким поселком на берегу, отгороженная двумя каменными молами. Незадолго до начала Первой мировой войны Адмиралтейство приняло решение использовать Порт-Эдгар в качестве базы эсминцев. Бухточку углубили, а вдоль берега возвели деревянные пирсы, к которым могли одновременно причаливать 33 эсминца. К причалам подвели электропроводку, водопровод и трубы для заправки кораблей жидким топливом. На берегу выросли ремонтные мастерские, электростанция, казармы и небольшой госпиталь. Постепенно полузаброшенная рыбацкая бухта превратилась в первоклассную по тем временам базу эсминцев, которую флот активно использовал в годы Первой мировой войны.

В 20-х гг. значение Порт-Эдгара несколько снизилось. Число постоянно боеготовых флотилий Атлантического флота было сокращено до трех — 27 полностью укомплектованных эсминцев, которые пользовались Порт-Эдгаром, как безопасной и комфортабельной стоянкой только во время периодических заходов в Ферт-оф-Форт. Постоянно в Порт-Эдгаре находилась только одна резервная флотилия.

Как комендант Порт-Эдгара, Каннингхэм получил в свое распоряжение небольшой, обитый гофрированным железом домик с двумя приемными и четырьмя спальнями, выходившими окнами на палисадник. Будучи холостяком и, вообще, человеком со скромными запросами, он разместился в нем с большим комфортом. Когда флотилии Атлантического флота отсутствовали, делать было практически нечего. Экипажи резервной флотилии были сокращены до такой степени, что из них из всех едва набиралась команда для одного эсминца. В подчинении Каннингхэма вместе с флотскими мастеровыми находилось около 400 человек. Непосредственным командиром резервной флотилии являлся капитан I ранга Джон Тови. Он уже стяжал боевую славу, командуя эсминцами в Ютландском сражении. Впоследствии, в годы Второй мировой войны Тови считался одним из лучших боевых адмиралов британского флота.

Порт-Эдгар, если можно так выразиться, являлся частью

Атлантического флота, но одновременно он входил в сферу подчинения командующего береговой обороной Шотландии, штаб которого размещался в Инверкейтинге. Командующий береговой обороной по совместительству являлся адмирал-интендантом розаитских доков. Когда Каннингхэм заступил на свой пост, эту должность занимал контр-адмирал Реджинальд Тируит. В июне 1925 г. его сменил старый знакомец Каннингхэма вице-адмирал Уолтер Кауан.

Служба Каннингхэма в Порт-Эдгаре очень бедна событиями. Пожалуй, самым ярким происшествием была всеобщая забастовка 1926 г., когда ему поручили обеспечивать безопасность портовых сооружений в Лейте. В подчинение Каннингхэму направили внушительную силу матросов и морских пехотинцев с линкора «Ройял Соверен» и в придачу еще несколько сотен студентов из Эдинбургского университета. Но ничего ужасного не произошло.

В марте 1926 г. Кауана назначили командующим британской эскадрой в водах Северной Америки и Вест-Индии. Он прислал Каннингхэму очаровательное письмо, в котором вопрошал, не согласится ли он занять пост его флаг-капитана и начальника штаба эскадры. По словам Каннингхэма. это предложение заставили его «подпрыгнуть от радости». На первый взгляд, вполне естественная реакция человека, уставшего от скучной и рутинной жизни в жуткой «дыре», каковой по своей сути являлся Порт-Эдгар. Смею, однако, высказать предположение, что на всем британском флоте не много нашлось бы людей, которых перспектива служить флаг-капитаном Кауана заставила бы «прыгать от радости». Не в меньшей степени, чем ратными подвигами, адмирал Кауан прославился своей любовью к «строгой дисциплине». В 1914 г. на вверенном ему эскадренном броненосце «Зеландия» Кауан завел такие порядки, что вызвал матросский мятеж. В 1919 г. во время стоянки в Копенгагене взбунтовались экипажи эсминцев и крейсера «Виндиктив» из состава эскадры Кауапа, действовавшей в Балтийском море против Советской России. После этого Кауан принял командование эскадрой линейных крейсеров в составе Атлантического флота, подняв свой флаг на знаменитом «Худе». Он умудрился так «задергать» экипаж громадного корабля, что в 1921 г. и там довел матросов до бунта.

Каннингхэм, естественно, знал *об* этих событиях. За время службы на Балтике ему представилось достаточно возможностей понаблюдать за Кауаном и изучить его привычки. Адмирала подводил бурный темперамент. Он легко выходил из себя и тогда его слова и поступки начинали явно опережать ход здравых мыслей. Каннингхэм почему-то не испытывал перед Кауаном

никакой робости и был уверен, что благодаря своей выдержке и характеру, сможет послужить смягчающим буфером между адмиралом и его подчиненными.

Перед тем как отбыть к берегам Америки Каннингхэм перенес операцию по удалению аппендицита. Поскольку времени оставалось в обрез, он прибыл на свой новый корабль весь в бинтах и бандажах. Пока Каннингхэм лежал в госпитале, умерла его мать. Ее смерть не была неожиданной: старая женщина уже давно не поднималась с постели. Но обрыв связи, которая сплачивала вместе всю их семью, стал для него тяжелым ударом. Поэтому Каннигхэм радовался предстоящему дальнему походу и надеялся, что он отвлечет его от тяжелых мыслей.

Флагманский корабль военно-морских сил в водах Северной Америки и Вест-Индии легкий крейсер «Калькутта» прибыл в Портсмут в апреле 1926 г. для переукомплектования новым экипажем. Популярность службы в том регионе была настолько велика, что число желающих попасть на «Калькутту» в три или четыре раза превышало необходимое количество людей для укомплектования ее команды. Каннингхэм почти целиком сформировал экипаж из добровольцев. Он полностью подготовил корабль к дальнему походу и в начале мая привел его в Бермуду. Адмирал Кауан должен был появиться там в конце июня.

По прибытии Каннингхэм явился для доклада к вице-адмиралу Джеймсу Фергюсону, который готовился сдавать командование Вест-Индской эскадрой. Следующие несколько недель он посвятил знакомству с особенностями штабной работы под руководством адъютанта прежнего командующего и штабных офицеров. Несколько недель в ожидании прибытия Кауана проходили за вполне приятным времяпрепровождением, включая званые обеды у адмирала и губернатора. Особенно Кауану нравилось посещать вечерние пикники в адмиральской усадьбе в обществе леди Фергюсон и ее дочерей, в то время как адмирал гулял на каких-то холостяцких вечеринках.

В середине 20-х гг. британские военно-морские силы в водах Северной Америки и Вест-Индии состояли из 4 легких крейсеров типа «К» и пары шлюпов. Флагманский крейсер «Калькутта» представлял собой в сущности, совсем небольшой корабль, водоизмещением в 4.200 т. При полном комплекте экипажа в 400 человек плюс адмирал со своим штабом, на «Калькутте» было, пожалуй, тесновато. Главная задача эскадры заключалась в «показе флага», поддержке контактов с Королевским Канадским флотом и прибытии к любому из островов Вест-Индии в случае возникновения там общественных беспорядков. «Зона ответственности» эскадры была настолько обширной, что

командующий не мог даже и надеяться обойти ее всю за время пребывания на этой должности. Она включала восточное и западное побережье Северной Америки, весь Карибский бассейн и всю береговую линию Южной Америки.

По прибытии в Бермуду, Кауан первый поход своих кораблей решил предпринять в Галифакс. Англичане очень любили бывать в канадских портах, где их неизменно ожидал теплый и радушный прием. Во время стоянки у берегов Ньюфаундленда Каннингхэм, бывший заядлым рыболовом, не упустил возможности половить на удочку лососей в быстрых лесных речках. Его не пугали ни таежный бурелом, ни тучи комаров и мошки. Особенно ему запомнился визит эскадры в Монреаль. Плавание по реке Св. Лаврентия с точки зрения навигации оказалось весьма непростым делом. В гавань Монреаля вел узкий извилистый проход с сильным встречным течением, скорость которого достиг 6 узлов. Каннингхэм виртуозно провел свой корабли в бухту. Следом за флагманом двигался крейсер «Кейптаун», которым командовал также опытный офицер, и штурман по специализации, «Кейптаун» врезался в стену дока и здорово смял носовую часть. Кауан, наблюдавший эту картину с мостика «Калькутты» философски изрек: «Вот, пожалуйста, Каннингхэм! Как только командиром становится эксперт-артиллерист: И ваш корабль никогда не попадет в цель; торпедист растеряет впустую все торпеды, а специалист по навигации обязательно врежется в стену»!

По традиции, корабли Вест-Индской эскадры, проводившие лето в северных широтах, посещали так же и порты Соединенных Штатов. Надо сказать, что эти визиты были не столь любимы английскими экипажами. Американцы неизменно демонстрировали гостеприимность, но там всегда приходилось участвовать в многочисленных официальных мероприятиях, которые очень утомляли офицеров, в особенности, адмирала и командиров кораблей. Во время того похода эскадра Кауана посетила Филадельфию, где офицерскому составу пришлось пройти официальные церемонии визиты и мероприятия по полной программе. Каннингхэм вспоминал, что он практически не снимал парадного мундира и не имел возможности расслабиться.

Эскадра возвратилась в Бермуду в конце сентября 1926 г. 21 октября из Вашингтона пришло сообщение, что с востока в направлении Флориды движете; сильный ураган, и что он повернул на северо-запад ранее, чем ожидалось. Предполагалось, что он пройде: совсем близко от Бермудских островов. По этому случаю Кауан собрал совещание командиров кораблей. Штурман

эскадры произвел какие-то расчеты, согласно которым ураган должен пройти на следующий лень в 300 милях к северу от Бермудских островов. Вес же Каннингхэм позволил себе усомниться в этих расчетах и постарался подготовить свой корабль к любым неожиданностям.

На следующее утро, примерно с 9 часов с юго-востока задул в полную силу настоящий ураганный ветер. До этого Каннингхэму никогда не приходилось видеть настоящего урагана и потому он испытал приличный шок. Бермудские острова со всех сторон окружены рифами, подобно низкому краю блюдца, в центре которого находится лагуна. Громадные океанские волны с грохотом ударялись о рифы и переливались в лагуну, в результате чего причал и пирсы, обычно возвышавшиеся над водой на 2 м, практически сравнялись с уровнем моря. Неистовый ветер плотно прижал «Калькутту» бортом к причалу. Высокие волны врывались в узкую гавань, корабль сильно раскачивался и бился о крепкую каменную кладку. Видимость была практически нулевой из-за дождя, который по причине сильнейшего ветра шел почти горизонтально.

Около 12.15 наступил полный штиль, но моряки понимали, чем это грозит. Барометр показывал, что око урагана находится прямо над ними и что вскоре ветер задует с полной силой с противоположного направления. Экипаж «Калькутты» использовал передышку для закрепления корабля стальными тросами за береговые кнехты.

Ровно в 13.30 ветер задул с еще большей силой с северо-запада. Впоследствии Каннингхэм узнал, что береговые приборы зарегистрировал скорость ветра 250 км в час. Ураган срывал кровельное железо с домов на берегу, оборванные телеграфные провода летели по небу как паутинки. Каннингхэм в буквальном смысле слова заполз на мостик крейсера, чтобы осмотреться. Корабль стоял бортом к ветру и потому испытывал чудовищное давление. Неожиданно кормовые тросы лопнули как бечевки и «Калькутту» развернуло поперек гавани, носом к ветру. Перед мысленным взором Каннингхэма уже пронеслась страшная картина, как его корабль разбивается о наветренную стену мола. Он приказал запустить на полную мощность обе машины и только это позволило удержать «Калькутту» на месте. Но даже в такой ужасающей ситуации английский юмор остается в силе. В самый драматический момент врубку вбежал радист с радиограммой, которая гласила: «Теннисный матч, назначенный на сегодня в офицерском клубе, отменяется»!

К вечеру шторм начал стихать. Крейсер «Кейптаун», пришвартованный к соседнему причалу, в самый пик урагана, так

же как и «Калькутта», оказался бортом к ветру. Под давлением урагана он вывернул причальные тумбы вместе с огромным куском бетона, но экипажу с помощью якорей и машин, работавших на полную мощность, все же удалось удержать корабль. Однако не всем кораблям Кауана так повезло. Крейсер «Кэлью» и одновинтовой шлюп «Валериан» ураган застал в открытом море. «Кэлью» штормовал примерно в 100 милях от Бермудских островов и в конечном итоге благополучно пережил стихию. С «Валерианом» дело обстояло иначе. Когда начался ураган, этот небольшой корабль, всего 1.250 т. водоизмещением, находился уже на подходе к гавани, всего в 5 милях к югу от Бермуды. Он долго пытался найти проход среди рифов, но из-за дождя и бушующих волн так и не смог его обнаружить. В конечном итоге командир «Валериана» оставил попытки войти в бухту и повернул на юго-восток, чтобы встретить шторм в открытом море. Это было последнее, что о нем слышали на эскадре. Связь с «Валерианой» прервалась.

На следующий день Кауан отправил свои крейсеры на поиски пропавшего корабля. Сопоставив всю полученную информацию, Каннингхэм привел свой крейсер как раз в нужную точку. «Калькутта» подобрала 29 оставшихся в живых моряков с «Валериана». Остальные офицеры и матросы погибли вместе со шлюпом. Последующий допрос оставшихся в живых с «Валериана», проводившийся следственной комиссией под председательством Каннингхэма, пролил немного света на причину его гибели. Скорее всего, корабль опрокинуло огромной волной, сразу после того, как ураган переменил направление.

Во время весеннего крейсерства в 1927 г. эскадра Кауана некоторое время стояла в Тринидаде. Там Каннингхэм частенько посещал особняк губернатора Хораса Байта. Роль хозяйки дома выполняла младшая сестра первого человека Тринидада мисс Нона Байт. При первом же знакомстве выяснилось, что это ее собачку Каннингхэм привез с Мальты в Англию на своем корабле в 1918 г. Между ними как-то сразу возникла взаимная симпатия, которая скоро переросла в нечто большее. Любовь Эндрю Каннингхэма и Ноны Байт — один из самых таинственных романов в британской военно-морской истории. В своих подробнейших и обстоятельных мемуарах Каннингхэм не упоминает об этом ни слова. И хотя ухаживания командира «Калькутты» за сестрой губернатора стали предметом пересудов всей эскадры, ни один из очевидцев не оставил об этом письменных свидетельств. Какая-либо любовная переписка между ними также не сохранилась.

Осенью 1927 г, Адмиралтейство приняло решение заменить

крейсеры типа «К» на заграничной службе более новыми и несколько более крупными крейсерами типа «Д». Крейсеры Вест-Индской эскадры уже давно нуждались в ремонте, а «Калькутта» в качестве флагманского корабля была чересчур «перенаселена». 10 ноября Каннингхэм получил приказ вести «Калькутту» в метрополию и сдать на ремонт в Чатаме. 4 декабря экипаж сошел на родную землю и оказался совершенно не готовым к снегу и морозу после бермудского солнца. Вся команда практически без изменений перешла на новый крейсер «Диспэтч», и 20 декабря 1927 г. отбыла из Англии к Бермудским островам.

В 400 милях к западу от Ушанта «Диспэтч» попал в жестокий шторм. В течение двух дней экипаж страдал от сильнейшей качки. Верхняя палуба не просыхала от воды. Ни разу с тех пор, как 10 лет тому назад Каннингхэм вел «Скорпион» из Средиземного моря в метрополию, ему не приходилось видеть таких громадных волн. «Диспэтч» держался хорошо, но его слишком легкой конструкции полубак просел от страшных ударов волн, так что под пего пришлось подводить дополнительные опоры от самого киля. Его корма раскачивалась с таким размахом, что было удивительно, как она не оторвалась. Шторм утих к Рождеству, когда «Диспэтч» уже миновал Азорские острова.

Однако два дня спустя вновь начался штормовой ветер, задувший с севера. Поскольку теперь ветер и волны били прямо в борт, почти все, что было на верхней палубе, немедленно смыло в море. В 2 часа ночи корабль получил сильнейший толчок, так что все офицеры и матросы вылетели из своих коек. Машины остановились. Когда их запустили вновь, началась такая вибрация, что их пришлось остановить. Выяснилось, что у крейсера заклинило левый винт. Остаток пути «Диспэтч» проделал на правой машине. 31 декабря на подходе к Бермудским островам продолжал дуть сильный ветер и на море было изрядное волнение. Каннингхэм понял, что при такой погоде с одним действующим винтом ему будет трудно провести корабль через проход между рифами и пришвартоваться в тесной гавани. Поэтому он на всякий случай приказал пустить левую машину. Никаких проблем не последовало. Позднее, когда корабль поставили в док, обнаружилось, что лопасти левого винта погнуты на концах. По видимому, в винт попал железный палубный рундук, смытый за борт во время шторма и заклинил его на некоторое время, пока его не стряхнуло по ходу движения корабля.

Перед отбытием из Англии Каннингхэм побывал в Адмиралтействе и был принят первым морским лордом,

адмиралом Чарльзом Мэдденом, пол года тому назад сменившим на этом посту Дэвида Битти. Руководитель морской политики Империи сообщил, что правительство придает очень большое значение «показу флага» у берегов Южной Америки, и потому два крейсера будут находиться там постоянно, заходя на Бермудские острова только для участия в учениях.

Получив такую директиву Кауан решил ознаменовать расширение зоны ответственности своей эскадры длительным походом вдоль побережья Южной Америки. Программа этого странствия включала посещение Нассау, Белиза, Британского Гондураса, Пуэрто-Барриоса, Гватемалы и Ямайки. Затем его крейсеры, пройдя через Панамский канал, должны были спуститься на юг вдоль западного побережья Южной Америки с заходом в Гуаякиль в Эквадоре, Кальяо в Перу, а также чилийские порты Кокимбо. Вальпараисо и Антофафгаста. После этого они должны были вновь пройти через Панамский канал, постоять в Пуэрто-Кабельо в Венисуэле и возвратиться на Бермудские острова с заходом в Тринидад, Барбадос и Антигуа. Эта одиссея заняла около 4 месяцев — с января по апрель 1928 г. — в ходе которых Каннингхэму пришлось принять участие в огромном количестве официальных мероприятий типа экскурсий, банкетов, парадов, званых обедов и т. д.

Летом 1928 г. служба Каннингхэма на Вест-Индской эскадре подошла к концу. В июне он отбыл на родину на пассажирском пароходе «Ароя», доставившем его в Ливерпуль 4 августа. Каннингхэм уже пресытился званными вечерами, бесконечными церемониальными визитами, приемами, торжественными обедами и банкетами. Ему хотелось вернуться к нормальной службе и заполнить пробелы в знании новейших достижений военно-морской техники. Служба в Вест-Индии способствовала быстрой потере квалификации.

Каннингхэм прибыл в Адмиралтейство для доклада, практически без надежды получить в ближайшее время командную должность на флоте. Хотя береговая служба его не прельщала, он пытался напроситься начальником учебного подразделения в Гарвиче, но и эта должность оказалась занятой. Ему не предложили ничего лучшего, кроме прохождения курсов для старших офицеров в Ширнессе. Там Каннингхэму пришлое; прослушать множество лекций по самым различны темам, включая инструктаж по методике проверки двойной бухгалтерии. Последний преподавался с таким знанием дела, что у Каннингхэма сложилось впечатление, будто военный флот действительно ведя двойную бухгалтерию. Слушателям курсов пришлось участвовать в полевых учениях на прилегающей

местности и даже готовить оборонительную позицию и глубоком снегу. Польза от этой трехмесячной учебы для морских офицеров была очень сомнительной.

В конце 1928 г. Каннингхэм вновь обратился запросом в Адмиралтейство относительно будущей назначения и с ужасом узнал, что его собираются послать еще на одни, на сей раз годичные курсы в Колледже Имперской Обороны. Он по-настоящему встревожился, поскольку никогда не обучался штабной работе и практически не имел представления о структур и организации штаба большого флота. Колледж Имперской Обороны был основан сравнительно недавно. Его главная идея заключалась в совместном обучении старших офицеров армии, флота и военно-воздушных сил, а также офицеров из доминионов с целью подготовки их к службе на высших командных должностям и отработки взаимодействия разных родов вооруженных сил. Помимо специальных военных дисциплин слушателям Колледжа Имперской Обороны читались лекции по международным отношениям и экономике, которые также посещали высокопоставленные гражданские чиновники из министерства иностранных дел к некоторых других департаментов. Курсы имели целью расширить кругозор слушателей и привить им умение мыслить более масштабными категориями, выходящими за рамки их профессиональной специализации.

Начальниками курсов назначались по очереди представители флота, армии и авиации. Преподавательский состав также набирался из всех трех родов вооруженных сил. Предполагалось, что слушатели курсов также будут отбираться особым образом, и этот принцип очень строго соблюдался в армии и военно-воздушных силах. Однако на флоте сложилась привычка посылать тех, кто «подвернется под руку» — очень скверная практика, в результате которой морские офицеры из числа слушателей, как правило, заметно уступали по интеллекту и способностям своим коллегам из других родов войск.

Впоследствии Каннингхэм неоднократно подчеркивал, что год, который он провел в Колледже Имперской Обороны был, пожалуй, самым интересным и поучительным в его жизни. Многое оказалось для пего абсолютно незнакомым и подчас давалось с трудом. Но инструкторы и эксперты всегда с готовностью приходили на помощь. Каннингхэм действительно научился очень многому. Особенно полезным он считал общение с гражданскими чиновниками и преподавателями, высказывавшими нетривиальные и интересные идеи.

Помимо интересных лекций и семинарских занятий,

обучение в Колледже Имперской Обороны предусматривало множество практических ознакомлений. Слушатели посещали танковые училища, училища войск химической защиты, военно-морские училища в Портсмуте, Осборне и Дартмуте, военные аэродромы, экспериментальные базы и полигоны. Особенно интересной была поездка по полям сражений 1914–1918 гг. во Франции под руководством генерала А. Монтгомери-Мэсинберда. Генерал обладал потрясающей памятью: он без всяких записей и карт характеризовал эпизоды того или иного сражения, называл имена командиров подразделений, в нем участвовавших. Под Ле-Като он даже вспомнил имена некоторых командиров взводов.

Обучаясь в Колледже Имперской Обороны, в 1929 г. Каннингхэм совершил свой первый в жизни полет на самолете. Пилотировал машину его однокурсник, командир авиакрыла лейтенант Чарльз Портал, впоследствии маршал авиации виконт Портал — Хангерфорд. Многие слушатели этих курсов в годы Второй мировой войны занимали самые высокие командные посты. Среди инструкторов у Каннингхэма нашлись старые знакомцы, прежде всего, капитан I ранга Джеймс Сомервилл.

Во время учебы Каннингхэм возобновил знакомство с Ноной Байт, возвратившейся из Тринидада вместе со своим братом. 21 декабря 1929 г. они поженились. Через месяц жениху исполнилось 47 лет. Невеста также была уже дамой средних лет и далеко не красавицей. Люди, близко знавшие чету Каннингхэмов единодушно характеризовали Нону как очень стеснительную и замкнутую женщину, которая всю жизнь побаивалась своего мужа. Впоследствии бывало, что какому-нибудь флаг-капитану удавалось «разговорить» супругу командующего флотом и она вроде бы «отмякала», но на следующий день при встрече миссис Каннингхэм вновь «замыкалась в свою скорлупу» и делала вид, что не знает этого офицера. У них никогда не будет своих детей, и всю теплоту чувств они обратят на многочисленных племянников и племянниц Каннингхэма.

Перед свадьбой Каннингхэм получил известие, что его назначили командиром линейного корабля «Родней» в составе Атлантического флота. В многочисленных письмах и телеграммах друзья и сослуживцы поздравляли Каннингхэма с тем, что ему удалось одновременно заполучить жену и самый мощный линкор британских военно-морских сил.

15 декабря 1929 г. Каннингхэм прибыл на «Родней», стоявший в Девонпорте, Укомплектованный отличным опытным экипажем, линкор прослужил в составе флота всего два года. Каннингхэм стал его третьим по счету командиром. «Родней» показался ему невероятно громадным. Никогда за время своей

службы Каннингхэму не приходилось командовать кораблем, по размерам хотя бы отдаленно приближавшемуся к этой 35.000-тонной махине. «Родней» имел весьма необычный вид, даже по сравнению с другими линкорами. Три трехорудийные башни, размещенные в носовой части корабля, отнесенные к корме надстройки и машинное отделение, диковинного вида высокая башнеподобная рубка — все это создавало дополнительные трудности в управлении этим кораблем, тем более для человека, который пытался управлять им так, как будто это был верткий эсминец.

Каннингхэма, питавшего особую нелюбовь к большим кораблям, на «Роднее» все раздражало. Эти величественные промедления с реакциями на изменение положения рулей и скорости вращения винтов. Огромное количество офицеров, выполнявших такие работы, которые, по его мнению, могли бы с успехом выполняться мичманами и старшинами.

Когда в сентябре 1930 г. лейтенант Джон Грант написал Каннингхэму письмо, в котором спрашивал совета, соглашаться ли ему на предложение адмирала Говарда Келли стать его флаг-лейтенантом на эскадре в водах Китая, тот ему ответил следующее: «В качестве флаг-лейтенанта ты будешь как китайский кули, обученный только таскать и подносить. Я допускаю, что они необходимы, и на службе найдется немало молодых людей с хорошими манерами, которые отлично подойдут для такой работы, по ни для чего более. Я не думаю, что „живому человеку“, такому как ты, следует браться за такое дело. Потом, на других кораблях на бывших флаг-лейтенантов всегда смотрят с подозрением, и тормозят их продвижение по службе, как людей никчемных. Все время говорят, что пройти службу на большом корабле необходимо нам всем. Я с этим категорически не согласен. Лучшие офицеры на большой корабль приходят с подводных лодок или эсминцев. Я бы в любом случае пошел бы старшим офицером на миноносец, чем быть 10-м в списке капитан-лейтенантов на линкоре. Я всегда утверждал, что на эсминцах гораздо больше настоящей дисциплины, чем на больших кораблях, и, конечно, там мы всегда в непосредственном контакте с нашими матросами. Командир эсминца вымокает на мостике до нитки, также как и любой из его матросов, а его коллега (на линкоре. — Д.Л.) выходит сухоньким из своей роскошной каюты, где он сидел, не подозревая о том, что творится вокруг, и поднимается в не менее роскошную рубку». Стоит ли удивляться, что после такого письма Джон Грант пошел служить старшим офицером на эсминец «Уотчмэн».

В конце 1929 г. Атлантический флот состоял из линейных

кораблей «Нельсон». «Родней», «Бархэм» и «Малайя»; линейных крейсеров «Ринаун», «Рипалс» и «Тайгер»; авианосцев «Фьюриес» и «Аргус», 4 легких крейсеров, двух флотилий эсминцев со своим командующим, державшим свой флаг на крейсере «Центавр». Устаревшие дредноуты «Эмпресс оф Индиа» и «Мальборо» в качестве учебных кораблей с командами из новобранцев и курсантов, тоже входили в состав флота. Командовал Атлантическим флотом адмирал Эрнел Чэтфилд, державший свой флаг на «Нельсоне». Чэтфилд был тесно связан с лордом Битти, прослужив в течение пяти лет его флаг-капитаном, вначале на «Лайоне», а затем на «Куин Элизабет». В этом качестве Чэтфилд принял участие практически во всех крупнейших эскадренных сражениях Первой мировой войны в Северном море. На флоте он пользовался непререкаемым авторитетом. Контр-адмирал Дадли Паунд, державший свой флаг на «Ринауне», командовал линейными крейсерами.

В январе 1930 г. Атлантическому флоту предстоял поход в Гибралтар для проведения плановых учений. Возглавить выход эскадры из Портленда было поручено «Роднею». Каннингхэм отчаянно пытался направить свой линкор в узкий проход, но он никак не желал разворачиваться, в то время как «Нельсон», уже в трех кабельтовых за кормой, легко и элегантно накатывался на свой систершип. Немедленно последовал раздраженный сигнал командующего убраться с дороги. Чэтфилд решил лично возглавить движение. Каннингхэму удалось восстановить подпорченную репутацию только в Гибралтаре.

Повсюду, где бы ни появлялись «Нельсон» и «Родней», своими размерами и необычным видом они возбуждали к себе живейший интерес. Забавный эпизод произошел в Алжире, который «Родней» посетил в феврале 1930 г. вместе с флотилией подводных лодок. «Родней» подошел к порту ранним утром. На борт линкора поднялся французский лоцман, страдавший от жесточайшего похмелья и потому туго соображавший. Компановка башен и надстроек повергла его в полное замешательство. Он все время порывался вести «Родней» кормой вперед, полагая, что это и есть его обычный способ передвижения.

После визита в Алжир «Родней» прибыл к месту рандеву, где остальные корабли Атлантического флота проводили совместные учения со Средиземноморским флотом. В 20-х — 30-х гг. в среде высшего военно-морского командования Великобритании существовали серьезные разногласия по поводу того, следует ли обучать линейный флот ведению ночного боя. Эти дискуссии были порождены исходом Ютландского сражения. Как известно, в ночь с 31 мая на 1 июня 1916 г. Джеллико не решился на ночной

бой с флотом Шеера, который был к нему явно лучше подготовлен. В результате, англичане упустили противника, а вместе с тем и шанс нанести ему решающее поражение на море.

Чэтфилд являлся сторонником ночного боя и тщательно изучал эту проблему. Он был убежден, что хорошо управляемый и хорошо обученный линейный флот способен не только успешно противостоять ночным атакам эсминцев, но и вести результативное сражение с тяжелыми кораблями противника. Он не упускал шанса опробовать новую тактику. Однако во время совместных больших маневров весной 1930 г. его идеи не подтвердились. Командующий Средиземноморским флотом не верил, что тяжелые корабли способны вести результативный бой после наступления темноты и постарался доказать это своему оппоненту. Его эскадра всякий раз успешно разрывала контакт с условным противником и не позволяла втянуть себя в «сражение».

В начале апреля Атлантический флот возвратился в метрополию. Во время похода Чэтфилд решил попрактиковать «Нельсон» и «Родней» в буксировке друг друга во время «собачьей вахты». Флагман выступал в роли буксируемого корабля. По правилам. трос подает буксируемый корабль. С «Роднея» на флагман подали буксирный конец и начали его выбирать, чтобы на «Нельсоне» было легче «стравливать» трос. Неожиданно на «Нельсоне» лопнуло звено крепежной цепи и «Родней» оказался посреди Атлантики, в кромешной тьме со 150 м стального троса за бортом, на котором болтались еще 300 м чужого троса, диаметром 6 дюйма. «Если кому-то хочется хорошо размяться», — писал Каннингхэм, — «пусть попробует при помощи носового кабестана выбрать 50 тонн стального троса, который болтается в море за кормой». После 6 часов напряженной работы экипаж «Роднея» выбрал на борт весь трос. Затем на «Нельсон» подали конец их троса и они перемотали его к себе. Завораживающее зрелище — наблюдать, как толстый стальной трос быстро змеится по палубе, шарахаясь из стороны в строну. По счастью, все успевали вовремя подпрыгивать и ни один из матросов не остался без ноги.

В апреле на «Роднее» произошла смена экипажа. Команда линкора в полном составе насчитывала 1.300 матросов и офицеров, поэтому в Девонпорте возникли определенные трудности с набором полно го комплекта матросов новой команды. Для того чтобы набрать требуемое число пришлось забрать из береговых казарм всех до последнего матроса — яркое свидетельство политики разоружения конца 20-х начала 30-х гг. Британский военно-морской бюджет очередной раз радикально сократился. Многие, еще не выслужившие свой срок корабли

отправились на слом. Программы военно-морского строительства были свернуты. Общая численность личного состава сократилась со 101.800 человек в 1928 г. до 93.650 в, 1931 г. и 91.840 в 1932 г. — самый низкий показатель с 1897 г., когда корабли были меньших размеров, проще в эксплуатации и укомплектовывались меньшим числом матросов. Таковы были главные итоги Лондонской морской конференции 1930 г.

После летнего «индивидуального крейсерства» Каннингхэм привел свой корабль в Портсмут, где он простоял в доке на ремонте с конца сентября до третьей недели ноября. По завершении ремонтных работ на линкор приехали артиллерийские эксперты с «Экселлента» для проведения экспериментальных стрельб из 406 мм орудий. Выяснилось, что нахождение на мостиках «Роднея» и «Нельсона» небезопасно в положении стрельбы, когда третья башня главного калибра максимально развернута назад, а угол возвышения ее орудий достаточно велик. В описанном положении дульный срез ближайшего орудия находился всего в 3–4 м от стоящих на мостике.

Специалисты с «Экселлента» предложили закрыть мостик щитами из особо толстого и прочного стекла. Испытательные стрельбы были проведены в конце ноября и закончились полным провалом. Находиться на мостике было совершенно невозможно, поскольку от первого же выстрела защитные стекла разлетелись на куски. Сам мостик также получил значительные повреждения, так что «Родней» вновь пришлось поставить у причальной стенки дока на ремонт, который продлился до самых рождественских праздников. После этого специалисты не смогли предложить ничего лучшего, кроме как сократить радиус поворота третьей башни.

15 декабря 1930 г. Каннингхэм расстался с «Роднеем», прослужив на нем ровно год. Он покидал линкор со смешанным чувством. С одной стороны, он успел привыкнуть и полюбить этот огромный корабль. Не следует забывать и о том, что служба на новейшем линкоре являлась важным залогом для дальнейшего продвижения. С другой стороны, в течение этого года «Родней» в общей сложности не менее 6 месяцев простоял в ремонте. В апреле 1931 г. Каннингхэм писал уже упоминавшемуся выше лейтенанту Гранту: «Я ненавижу службу в составе Атлантического флота: мы, как улитки, переползаем из одного порта метрополии в другой, а матросы только и считают часы до увольнительной на берег…».

После «Роднея» новое назначение Каннингхэм получил не сразу. Теперь он не очень и торопился выходить в море. Ему

вновь пришлось прооперироваться в Эдинбурге. Потом он некоторое время восстанавливал силы и наслаждался радостями семейной жизни.

Только в начале июля 1931 г. Каннингхэм приступил к службе на должности начальника военно-морских казарм в Чатаме. Должность коменданта военно-морских казарм в одной из трех главных баз флота в метрополии считалась весьма ответственной. Комендант занимался вопросами формирования экипажей, соблюдения очередности отпусков с кораблей всех типов, приписанных к базе, продвижениями по службе, жилищно-бытовыми условиями матросов, их жен и семей. Комендант работал в тесном контакте с теми департаментами Адмиралтейства, которые занимались личным составом. В целом, администрация военно-морских казарм представляла собой огромную и бездушную бюрократическую машину, внутри которой все делалось в строгом соответствии с предписаниями и прецедентами. Отступления от правил в отношении отдельных людей допускались очень редко.

Каннингхэм находил жизнь в Чатаме весьма приятной, несмотря на большую занятость по службе. Супругам был предоставлен отличный служебный дом в военном городке, с садом и теннисным кортом. Нона привезла с собой прислугу-шотландку, добродушную и трудолюбивую, с готовностью выполнявшую любую домашнюю работу. Однако после короткого периода спокойной жизни Каннингхэму пришлось испытать серьезный удар.

На протяжении первого послевоенного десятилетия на британском военном флоте серьезно обострились социальные проблемы, выразившиеся в росте отчужденности между офицерским и рядовым составом. Подавляющее большинство офицеров абсолютно не знали трудностей и проблем, с которыми сталкивались матросы и их семьи в повседневной жизни. Эта отчужденность особенно отчетливо проявлялась на больших кораблях, где офицеры были слишком поглощены материальной частью, «инструментализмом во всех его проявлениях», как однажды по этому поводу выразился Уинстон Черчилль, что логически вело к пренебрежению «человеческим фактором». В офицерском составе британского флота 20-30-х гг. в изобилии имелись отличные «технари», но было слишком мало настоящих командиров, способных повести за собой людей. Структура громадной бюрократической машины военно-морского ведомства не предусматривала каких-то каналов для прохождения в высшие инстанции жалоб, выражения недовольства или даже просто каких-либо предложений от нижних чинов. На тех матросов,

которые все же рисковали обращаться по инстанции с какими-то требованиями, старшие офицеры смотрели почти как на бунтовщиков, и впоследствии на них, как правило, ложилось несмываемое пятно «неблагонадежных».

Существование этой подспудно накапливавшейся проблемы рано или поздно должно было обернуться большой бедой. Это случилось в сентябре 1931 г., когда правительство объявило о намерении сократить жалование и денежное довольствие военного флота. Особенно болезненно предстоящие сокращения должны были ударить по нижним чинам. Такое известие в любом случае вызвало бы недовольство, поэтому руководству следовало очень тщательно продумать форму, в которой его преподнести. Однако высшее военно-морское командование в лице, прежде всего, тогдашнего первого морского лорда Фредерика Филда подошло к решению этой проблемы с непростительным легкомыслием, продемонстрировав полное незнание и пренебрежение к человеческой психологии. Филд и его заместители даже не пытались урегулировать проблему путем консультаций с правительством, возможно от того, что сами не представляли, насколько болезненно скажутся эти урезания на матросах и их семьях. Они даже не озаботились тем, чтобы загодя предупредить о предстоящем решении старших офицеров плавсостава. Они до самого последнего момента тянули с изданием официального приказа и потому информация о предстоящем сокращении денежного довольствия распространялась через намеки в периодической печати и просто в виде слухов. И наконец, момент для обнародования приказа был выбран самый неподходящий.

Атлантический флот, приведенный в полную боевую готовность после летних отпусков, 11 сентября 1931 г. сосредоточился в Инвергордоне для подготовки к ежегодному осеннему крейсерству. На следующий день из Адмиралтейства пришел приказ о сокращении жалования и денежного довольствия с 1 октября. В ответ экипажи отказались выводить корабли в море. Это был бунт. Иначе его не назовешь. События в Инвергордоне, словно электрический разряд, всколыхнули всю страну.

«В Чатаме мы предприняли поспешные меры предосторожности на случай волнений среди матросов» — писал Каннингхэм, — «фактически, закрыв дверь конюшни уже после того, как лошадь сбежала. Однако, у нас имел место только один инцидент, когда рядовой матрос забрался на стул и начал произносить подстрекательную речь, но подошедший дежурный старшина пинком ноги выбил из-под него стул, грубо прервав

выступление в самом начале. Лично я не верил, что у нас будут проблемы. „Рипалс“, тогда входивший в состав Атлантического флота, только что завершил комплектование экипажа в Чатаме, приняв на борт около 1000 матросов из наших казарм. Его команда, по слухам, не доставила никаких неприятностей в Инвергордоне, и это свидетельствовало в пользу того, что очаг недовольства находился не в Чатаме. За пределами казарм состоялись митинги различных организаций, вроде Ассоциации жен молодых матросов и прочих. С ними обычно имел дело капитан III ранга Ротерхэм (Юстас Ротерхэм, заместитель Каннингхэма в Чатаме. — Д. Л.), который умел разговаривать попросту и быстро их успокаивал».

Вместе с тем, Каннингхэм понимал, что матросы недовольны, и что их недовольство во многом справедливо. Он объявил, что каждый желающий может прийти к коменданту военно-морских казарм и высказать свои претензии. День за днем Каннингхэм проводил в этих собеседованиях, выслушав в общей сложности около 500 матросов. Многие из них действительно жили на грани нищеты. В ряде случаев люди загоняли себя в безвыходное положение по собственной глупости. В то же время многие молодые семьи с детьми, благодаря экономии и бережливости, умудрялись вполне сносно жить на матросское жалование, по у них практически ничего не оставалось на лечение, в случае болезни одного из членов семьи, и даже на самые дешевые развлечения.

Каннингхэм считал, что мятежа в Инвергордоне можно было избежать, если бы накануне обнародования приказа командование развело корабли по разным портам. Средиземноморский флот в тот момент был рассредоточен и на нем все прошло благополучно. Любопытно, что из всех кораблей во время матросского мятежа в Иивергордоне больше всех «отличился» «Родней». Именно его экипаж взбунтовался первым именно с «Роднея» пришел сигнал другим командами призывом отказаться выводить корабли в море. На линкоре даже был создан «матросский совет». Не случайно командование заклеймило его как «подстрекательский корабль».

Впоследствии многие почитатели Каннингхэм брались утверждать, что если бы тогда он продолжат командовать линкором, то бунта экипажа не произошло бы. Однако если судить по мемуарам адмирала, гам он не был в этом очень уж уверен, Автору этой книги представляется, что Каннингхэму все же здорово повезло, что в сентябре 1931 г. он уже не служил на «Роднее». При том громадном желании высшего военно-морского командования найти «козлов отпущения» за мятежи

Инвергордоне его скорее всего постигла бы судьба нового командира «Роднея» капитана I ранга Роджера Белаерса. Последнему в конечном итоге удалось утихомирить матросов и овладеть ситуацией. Возможно никто другой на его месте не добился бы большего. Но после того как команду мятежного линкора расформировали, Белаерса также уволили со службы.

После событий в Инвергордоне Адмиралтейство учинило доскональное расследование в Портсмуте. Плимуте и Чатаме всех обстоятельств матросского мятежа. Следственные комиссии возглавили коменданты военно-морских баз в каждом из названных портов, Адмиралтейство также прислало своих представителей. Зачинщики беспорядков были списаны с кораблей и в ноябре 1931 г. уволены с флота с формулировкой «к дальнейшей службе непригоден». Правительство, со своей стороны, пошло на отмену некоторых удержаний из жалования, так что общее сокращение денежного довольствия не превысило 10 % от первоначальной суммы. Инцидент в Инвергордоне, несомненно, оставил пятно на репутации флота, которое было окончательно смыто только в годы Второй мировой войны.

Весной 1932 г. в Адмиралтействе Каннингхэма информировали, что он будет произведен в контр-адмиралы и оставлен на действительной службе. Это, естественно, рассеяло его страхи относительно будущего. Действительно, в сентябре того же года он получил официальное уведомление о производстве в следующее звание. Каннингхэм прослужил в звании капитана I ранга беспрецедентно долгий даже для тех времен период — 12 лет и 9 месяцев. Он постарался отнестись к этому философски, успокаивая себя тем, что ему пет еще и пятидесяти, что он приобрел ценный опыт, что для капитана 1 ранга всегда больше возможностей получить вакансию в действующем флоте, чем для контр-адмирала, и так далее.

Несмотря на производство в адмиральское звание, Каннингхэму позволили прослужить на должности коменданта военно-морских казарм в Чатаме только до февраля 1933 г., а затем перевели на половинное жалование. Весной Каннингхэм перебрался в Портсмут для прохождения очередных курсов, цель которых заключалась в том, чтобы познакомить высший командный состав с новейшими техническими достижениями. Особенно ему запомнилось посещение авиабазы в Госпорте, где слушателей ожидали несколько молодых летчиков, с которыми адмиралам предстояло совершить полеты. «Я решил, что контр-адмиралу больше пристало лететь с лейтенантом морской авиации, нежели с молодым человеком из военно-воздушных сил, и потому выбрал первого. Мы совершили, в целом, приятный

полет, за исключением резкого и неожиданного снижения на 800 футов, — молодой человек почему-то решил, что это мне должно понравиться. Тут он глубоко ошибся. Когда мы приземлились, мне сказали, что мой пилот имел неприятности, когда служил в Китае, зато что пролетел между мачтами крейсера»!

За техническими курсами последовали курсы тактические. Они оказались в высшей степени полезными. Там знакомили слушателей с новейшими идеями и достижениями военно-морской тактики. Некоторые лекции, посвященные этим проблемам были прочитаны на самом высоком уровне. Однако большую часть времени адмиралы провели за огромным тактическим столом, на котором они, манипулируя искусно выполненными моделями, решали различные тактические задачи и учились управлять флотами и эскадрами. По окончании курсов Каннингхэма ожидала радостная новость: с 1 января 1934 г. он назначался командующим миноносными силами Средиземноморского флота. Это было самое лучшее назначение, о каком он мог только мечтать.

Последние месяцы 1933 г. Каннингхэм посвятил подбору офицеров для своего штаба. На Мальту адмирал с супругой прибыли в 8 вечера накануне встречи Нового Года, поэтому никто даже не поднялся на борт парохода поприветствовать их. Флаг-офицер прежнего командующего был настолько занят приготовлениями к новогоднему празднику, что у него не нашлось для этого времени. Зато, когда Каннингхэм проходил через здание таможни, на выходе его приветствовал целый строй бывших подчиненных, которые служили под его началом еще на «Скорпионе» почти 20 лет назад и потом обосновались на Мальте.

На следующий день Каннингхэм принял дела у своего предшественника контр-адмирала Ф.Ф.Роуза. Операция заняла около 20 минут, чем заслужила полное одобрение Каннингхэма: «Тот, кто проделывает ее во всех деталях и подробностях, только занимает зря время своего сменщика, которому, как правило, не терпится приступить к своей конкретной работе». Супруги Каннингхэмы вселились в дом, в котором до них проживал Роуз. «Это был небольшой, хороший дом, какие встречаются на Мальте, с несколькими просторными комнатами, большим садом и теннисным кортом. Он стоял на склоне холма, спускавшегося к морю, С балкона можно было видеть, как эсминцы входят и выходят из бухты; однако дистанция была слишком велика, чтобы различить все в подробностях и потом „жучить“ их за допущенные промахи».

Британский Средиземноморский флот в середине 30-х гг. находился в лике своего могущества и помпезности, насколько

позволял скудный военный бюджет. Главную ударную силу представляла 1-я эскадра линейных кораблей в составе 4 единиц: «Куин Элизабет», «Ривендж», «Резолюшн» и «Ройял Соверен» — ветераны, прослужившие в составе флота уже без малого 20 лет. Внушительные крейсерские силы представляла 1-я эскадра в составе 4 тяжелых крейсеров («Лондон», «Сассекс», «Девоншир» и «Шропшир») и 3-я эскадра, состоявшая из 4 легких крейсеров («Дели», «Диспэтч». «Донтлес» и «Дурбан»). Флот также располагал авианосцем «Фьюриес». Каннингхэм поднял свой флаг на легком крейсере «Ковентри». В его подчинении находились 1-я, 3-я и 4-я флотилии, каждая в составе 8 новейших эсминцев и 1 лидера, а также плавучая база эсминцев «Сэндхерст». Подводные силы Средиземноморского флота ограничивались 1 — и флотилией подводных лодок, включавшей всего 4 субмарины с собственной плавучей базой.

Командовал Средиземноморским флотом адмирал Уильям Фишер, прозванный подчиненными «Великим Агриппой». Командующий отличался внушительным ростом и мужественной, импозантной внешностью, — настоящий адмирал. В кают-компаниях британского флота середины 30-х гг. «Великому Агриппе» прочили в скором времени дойти до самой вершины служебной лестницы. Однако, совершенно неожиданно для всех, адмирал Уильям Фишер скончался в расцвете сил в 1937 году. Поскольку ему не довелось участвовать во Второй мировой войне, его имя напрочь забыто даже в Англии, и теперь о нем знают только военно-морские историки.

Ютландское сражение продолжало отбрасывать свою длинную тень на тактику использования эсминцев даже в середине 30-х гг. Массированная атака со всех направлений вражеского линейного флота тремя, четырьмя или более флотилиями во время дневного сражения по-прежнему считалась предметом особой гордости и рассматривалась как самая важная функция эсминцев. Новые тактические приемы внедрялись и отрабатывались очень медленно. Потребовалось много времени и раздумий для упрощения и ускорения трудной и архиважной задачи реорганизации и переформирования флотилий для ночной атаки после потерь, понесенных в дневном сражении. Помимо этого обычные функции эсминцев предусматривали прикрытие тяжелых кораблей и отражение атак вражеских эсминцев, борьбу с подводными лодками и разведку. Таким образом, флотилии Капиингхэма были «прислугой для всех видов работ» и практически не знали отдыха, отрабатывая выполнение всех перечисленных задач.

Лично Каннингхэм имел большие сомнения относительно

того, что массированная дневная атака вражеского линейного флота эсминцами когда-либо осуществится. К тому времени ни один из потенциальных противников Великобритании не обладал колонной линейных кораблей, которая могла бы послужить достойной мишенью. Тем не менее, отработка массированной атаки занимала самое почетное место в тренировках, проводимых командирами флотилий, дивизионов и полудивизионов, водивших свои соединения на огромной скорости с резкими поворотами. Когда большое соединение эсминцев устремлялось вперед с максимальной скоростью, на коротких интервалах между мателотами, командирам кораблей приходилось действовать на пределе быстроты реакции, оценивая скорость, время и дистанцию движения. Только незаурядный талант этих прирожденных моряков и их огромная искушенность в судовождении позволяли принять такой риск, как разумно допустимый. «Растяпа тут сразу себя проявит», — зловеще говаривал в таких ситуациях Каннингхэм.

«Растяп» на Средиземноморский флот и не направляли. Капитан III ранга Джеффри Оливер оказался единственным из командиров кораблей, не имевшим опыта предшествующей службы на эскадренных миноносцах. Когда он явился для доклада к командиру своей флотилии, тот его приветствовал фразой: «Как вы понимаете, мы вас сюда не звали»! На всю жизнь запомнил Оливер свою службу на эсминцах Средиземноморского флота. В походе или во время стоянки все должно было соответствовать высоким «стандартам» адмирала Каннингхэма. Ничто не ускользало от его всевидящего ока. Когда флотилии возвращались в гавань, крейсер командующего останавливался у входа, пропуская вперед все корабли, с тем, чтобы Э.Б.К. (так звали матросы Каннингхэма) мог проследить, как проходит постановка на якорь. И даже во время стоянки экипажи не покидало ощущение, что из домика на склоне высокой горы за ними неусыпно следит немигающий взгляд светло-голубых, словно выцветших от морской соли, глаз.

Потомок знаменитого аристократического рода капитан III ранга Луи Маунтбэттен, командовавший в то время эсминцем «Дэринг» в составе Средиземноморского флота, вспоминал, с каким невероятным мастерством Каннингхэм управлял в море 36 кораблями одновременно. Ничто не могло укрыться от его взора. Каждую мелочь он замечал первым, гораздо раньше вахтенного офицера или востроглазого сигнальщика. «Это был величайший театр одного актера, какой когда-либо мне доводилось наблюдать с мостика корабля, и я этого никогда не забуду».

«Всевидящее око» Каннингхэма вскоре стало притчей во

языцах на всем флоте и обросло множеством легенд. Любопытно, что адмирал читал флажные и семафорные сигналы лучше и быстрее любого сигнальщика. При этом он питал странное недоверие к последним: «Все сигнальщики — прирожденные враны, у них тут же на все готов ответ, и выгораживают друг друга, как воры».

В марте 1934 г. состоялись большие совместна учения Средиземноморского и Атлантического флота итоги которых оказали большое влияние на последующее развитие тактики британских военно-морских и нашли применение в годы Второй мировой войны, Суть маневров заключалась в следующем. Атлантический флот («Синие») под командованием адмирала Бойла эскортировал большой конвой транспортов с войсками, идущий от Азорских островов для высадяг десанта и захвата порта на атлантическом побережье Испании или Португалии. Об этом намерении становилось известно Средиземноморскому флоту («Красным»), который выдвигался из Гибралтара с целы уничтожить конвой и эскорт «Синих» и не дать им выполнить эту задачу.

Предполагалось, что на атлантическом побережье Испании и Португалии имелось только две подходящих цели для «Синих» — бухта Ароса в Испании, Лиссабон в Португалии, расположенный в 250 миль южнее. Перед «Красными» стояла достаточно сложна задача. Несмотря на то, что Средиземноморскому флоту были приданы два авианосца, район возможного плавания «Синих» составлял много сотен квадратных миль, а плохая погода, обычно стоявшая ранней весной в открытой Атлантике, могла свести на нет все усилия авиаразведки. В последнем случае противника пре: стояло искать только силами надводных кораблей, не неизбежно влекло за собой большое рассредоточена крейсеров и эсминцев, имевшихся в распоряжении Уильяма Фишера. Проанализировав ситуацию, все младшие флагманы Средиземноморского флота пришли к заключению, что «противник» воспользуется южным маршрутом и двинется на Лиссабон. Командующий флотом, напротив, настаивал, что условный противник выберет северный путь и пойдет к заливу Ароса. Понятно, что мнение «Великого Агриппы» возобладало.

Кроме эсминцев и авиации, в остальном силы «Синих» превосходили «Красных». Взвесив все обстоятельства, Фишер решил не полагаться на одну только авиаразведку, и постарался по возможности перекрыть все подходы к заливу Ароса крейсерами и эсминцами задействовав все корабли, кроме тех, которые потребовались для сопровождения линкоров. Эскадренные миноносцы и крейсеры, расставленные с 12-

мильными интервалами в дозорную линию, должны были в течении дня двигаться в западном направлении, а ночью возвращаться на восток. В случае обнаружения линейного флота «Синих», значительные силы эсминцев отвлекут его, в то время как остальные поисковые силы смогут атаковать транспорты.

Близ мыса Сан-Висенти Средиземноморский флот встретил штормовой северо-западный ветер и сильное волнение. Огромная волна залила нижний ангар «Глориеса» и разбила 6 самолетов. Командир авианосца посчитал, что в мирное время бессмысленно так рисковать машинами и летчиками, и решил не поднимать авиацию в воздух. В течение суток эсминцы Каннингхэма медленно продвигались в северном направлении. Временами они практически стояли на месте. Адмирал очень беспокоился за свои корабли, понимая, что им приходится несладко. Некоторые эсминцы докладывали о повреждениях на верхних палубах, но в целом, они держались неплохо. «Ковентри» тоже крепко доставалось: при его низких бортах волны свободно перекатывались через палубу, к тому же крейсер испытывал жесточайшую качку. Море казалось вымершим. Ночью эсминцы поддерживали контакт друг с другом, включая на несколько секунд огни на мачтах. Флотилии опоздали на 24 часа в достижении заданной точки, откуда они должны были начать движение на запад.

На рассвете 13 марта одна из средиземноморских подводных лодок обнаружила два линейных крейсера «Синих» на южном фланге патрульной линии. Они двигались прямым курсом от Азорских островов к Лиссабону. Дивизион эсминцев «Красных» начал их преследовать. Однако Фишер не стал вносить поправки в свои планы и оказался прав: несколько часов спустя крейсер на северном фланге дозорной линии доложил о линейном флоте «Синих», идущем самым северным из возможных маршрутов в направлении залива Ароса. Все оставшиеся в распоряжении Каннингхэма эсминцы пошли на сближение с противником. Линейные крейсеры «Синих», находившиеся в 200 или 300 милях к югу, очевидно, имели своей целью увлечь флот Фишера в ложном направлении.

Во второй половине дня командующий флотом «Красных» понял, что линейные крейсеры «Синих» не успеют соединиться со своими главными силами до рассвета следующего дня. В то же время, местоположение линейного флота «Синих» позволяло кораблям Фишера вступить с ним в боевой контакт вскоре после полуночи. Таким образом, он решил навязать им сражение, понимая, что на его стороне преимущество внезапности. К тому же второй случай сразиться с превосходящим противником в

благоприятных условиях был маловероятен. Фишер приказал всем своим кораблям идти наперехват.

Несмотря на сильное волнение, Каннингхэм гнал свои корабли вперед со скоростью 19 узлов. С наступлением темноты эсминцы шли без навигационных огней, соблюдая полное радиомолчание. Во время этого преследования произошел инцидент, который едва не кончился самым плачевным образом. С мостика Каннингхэм неожиданно увидел корабль, идущий на его крейсер на приличной скорости. Это был эсминец «Делайт», двигавшийся 19-узловым ходом в прямо противоположном направлении. Поскольку «Ковентри» держал такой же ход, скорость сближения составляла 38 узлов, т. е. почти 20 м в секунду, так что времени на размышления почти не оставалось. Руководствуясь старой инструкцией, которая около года тому назад была отменена, Каннингхэм скомандовал: «Лево руля»! Командир «Ковентри», видя ошибку командующего, немедленно крикнул: «Право руля»! Рулевой, получив два взаимоисключающих приказа, не выполнил ни один из них, и это было лучшее, что он мог сделать. «Делайт» проскочил справа по борту от «Ковентри» на расстоянии не более 3 м. Огромная волна окатила палубы обоих кораблей, после чего «Делайт» проскочил через строй эсминцев за кормой у крейсера и исчез в темноте.

«Ковентри» и возглавляемые им флотилии вступили в контакт с линейным флотом «Синих» вскоре после 1.00 14 марта, и получили приказ атаковать его с кормы. Вспышки прожекторов и осветительных снарядов с эсминцев дали возможность Фишеру окончательно скорректировать свою позицию. Его линкоры выстроились в колонну точно перпендикулярно направлению движения кораблей «противника», поставив тем самым знаменитую «палочку над Т». Они возникли перед линейными кораблями «Синих» во вспышках осветительных снарядов совершенно неожиданно и вступили с ними в «бой» с дистанции 7000 м. Ничего не подозревавшие дредноуты Бойла даже не успели расчехлить орудия главного калибра. Это был полный разгром.

Смелая и мастерская тактика, примененная Уильямом Фишером во время больших маневров 1934 г., раз и навсегда дала ответ на долго дебатировавшийся вопрос, должны или не должны английские корабли вступать в ночной бой с равноценным соединением противника. С этого времени в высшем военно-морском командовании более уже никто не сомневался, что хорошо обученный и хорошо управляемый флот может решать поставленные задачи в ночном сражении.

Правда, командование «Синих» допустило во время этих

учений немало ошибок. Флотилиям Каннингхэма, например, не пришлось иметь дела с эсминцами условного противника. Бойл располагал гораздо более старыми кораблями, в большинстве своем построенными в годы Первой мировой войны или сразу после нее. Они оказались не в состоянии следовать с эскадрой во время шторма и вынуждены были искать укрытия. Командующий флотом «Синих» с легким сердцем отпустил их, полагая, что эсминцы Фишера находятся в таком же положении, и тем самым сильно ослабил свои позиции. Ситуация в значительной степени была смоделирована искусственно. Бойлу пришлось эскортировать конвой на расстояние 800 миль в открытом море, имея впереди почти равного по силам противника, что в реальной войне никто делать не стал бы. По причине плохой погоды оба флота не имели возможности использовать авианосную авиацию.

Как бы то ни было, эсминцы Каннингхэма проявили себя в этих условиях великолепно, и флот «Красных» своим успехом в значительной степени был обязан именно им. Адмирал Уильям Фишер остался очень доволен действиями своих флотилий.

В апреле, после длительного крейсерства, флот возвратился на Мальту. Конец весны и начало лета считались на острове лучшим временем. Мартовские дожди и холодные ветры прекращались, а изнурительная жара начиналась только в августе. Каждый год в апреле на Мальту начиналось настоящее нашествие женщин из Англии. В основном прибывали офицерские жены, которые везли с собой многочисленных незамужних младших сестер, кузин, племянниц, а те в свою очередь прихватывали с собой подружек. Все они рассчитывали составить хорошую партию, поскольку на кораблях Средиземноморского флота служило множество молодых офицеров-холостяков. На кораблях и в офицерских клубах устраивались бесконечные балы, танцы, званые вечера и т. д. Теплыми летними ночами под высоким мальтийским небом пышным цветом расцветал романтический флирт, назначались свидания, произносились клятвы и признания. В связи с этим ежегодным женским нашествием на флоте сложился своеобразный жаргон. Так, например, пароходы, доставлявшие на остров дам и девиц, именовались «рыболовным флотом». «Юнион-клуб» в Валетте, где имели обыкновение проводить время дамочки побогаче, был известен как «змеиная яма» или «гадюшник». Женский пляж в заливе Слима получил несколько напыщенное название «залив расставания с иллюзиями».

Мальтийская природа, климат и пейзажи очень располагали к романтическим настроениям. Валетта, окруженная древними крепостными стенами из желтоватого камня, вместе с мощными

фортами Св. Ангела и Св. Эльма образовывала своеобразный амфитеатр, уступами спускавшийся к морю. Раннее прохладное утро с первыми лучами восходящего солнца, проблескивавшими на легкой глади Гранд-Харбора, отдаленный перезвон церковных колоколов и тонкое позвякивание козьих колокольчиков, гортанное покрикивание пастухов — все это создавало впечатление огромной природной декорации к классической итальянской опере.

Весной 1934 г. к Каннингхэму приехали погостить две юные племянницы и адмиральский домик сразу стал местом паломничества молодых лейтенантов флотилии. Когда корабли уходили в море, девушки составляли Ноне хорошую компанию в походах по базарам и магазинам, не давая ей скучать в одиночестве. Весной и летом служба на флоте отнюдь не была сплошным праздником. Эскадры и соединения часто выходили в море для проведения плановых стрельб и маневров.

С возрастом у Каннингхэма все отчетливее начала проявляться такая черта характера, как консерватизм, выражавшийся в очень осторожном, подчас неприязненном отношении ко всяческим техническим и тактическим новшествам. В связи с возраставшей ролью авиации в морской войне, на протяжении 30-х гг. Средиземноморский флот, стараниями его командующих Чэтфилда, Фишера, а затем Дадли Паунда активно занимался отработкой взаимодействий с авианосцами. В феврале 1935 г. к штабу Каннингхэма был прикомандирован лейтенант морской авиации Ч. Кайли-Пич. Он поднялся на борт «Ковентри», стоявшего в заливе Слима, и отрапортовал о своем прибытии «невысокому, краснолицему, пожилому адмиралу». Каннингхэм, агрессивно прищурившись, уставился на молодого офицера и, кивнув на маленькую крылатую эмблему морской авиации, спросил: «Ты что, собираешься носить эту штучку на рукаве пока служишь в моем штабе»? Обескураженный летчик ответил утвердительно. Адмирал раздраженно хмыкнул, повернута и пошел в рубку.

На следующий день флотилии пошли на перехват условного противника, выполняя учебную задачу, В тот момент они подверглись «атаке» палубной авиации с «Корейджеса» и «Фьюриеса». Неожиданно, как гром среди ясного неба, на них буквально посыпались торпедоносцы, с ревом пикируя на корабли одновременно с нескольких направлений. Каннингхэм ужасно расстроился, вспоминая Кайли-Пич. Он принялся запальчиво доказывать, что в боевой обстановке его корабли не получили бы ни одного попадания, а все самолеты были бы сбиты. Но в то же время молодому летчику показалось, что в тот день адмирал

крепко задумался, и, возможно, переменил свои взгляды на роль морской авиации.

В июне 1935 г. Каннингхэм водил свой крейсер в метрополию для участия в юбилейном военно-морском параде, устроенном в честь короля Георга V. Это было уже третье подобное зрелище на его памяти. В параде приняли участие 157 боевых кораблей, не считая собравшихся в Спитхэде многочисленных лайнеров, яхт и плавучих плавсредств. 11 линкоров и 18 крейсеров смотрелись достаточно внушительно, но, по мнению Каннингхэма, этот парад не шел ни в какое сравнение с пара, дом 1914 г., собравшим более 60 дредноутов и линейных крейсеров, да еще 55 крейсеров всех типов. Но тот день властно заявил о себе новый элемент морской мощи, когда прямо над мачтами кораблей с ревом пронеслись 100 самолетов палубной авиации.

В конце лета 1935 г. международная обстановка в Средиземноморье резко осложнилась. Муссолини неприкрыто готовился совершить агрессию в от ношении Эфиопии. Несмотря на все требования мировой общественности применить против Италии действенные санкции. Лига Наций на это так и не решилась. Впоследствии Каннингхэм вспоминал об этом с глубоким сожалением. Он не без основания считал, что британский Средиземноморский флот мог легко остановить агрессию. Простое закрытие Суэцкого канала для транспортов с войсками и грузами полностью отрезало бы фашистские армии, сконцентрированные в Сомали и Эритрее.

Вместо этого адмирал Фишер получил приказ увести Средиземноморский флот в Александрию, на том основании, что Мальта была практически лишена противовоздушной обороны и присутствие английских кораблей всего лишь в 60 милях от аэродромов в Сицилии могло стать для итальянцев слишком большим искушением нанести по ним превентивный удар. Реакцию командующего флотом Каннингхэм описал следующим образом: «Он (У.Фишер. — Д.Л.) вручил мне документ, который, как я понял, представлял собой анализ ситуации, проделанный комитетом начальников штабов в Лондоне, и указал на два или три параграфа, которые мне надлежало прочесть. Что я и сделал, обнаружив, что они содержат в высшей степени пессимистическую, если не сказать, пораженческую оценку способности Средиземноморского флота справиться с итальянцами. Совершенно очевидно, что это привело командующего в ярость и, должен сказать, я был абсолютно с ним солидарен. Мы кратко обсудили сложившуюся ситуацию, после чего он встал и заявил с присущей ему внушительностью: „Каннингхэм, я послал радиограмму их превосходительствам с

сообщением, что я не могу согласиться ни с единым словом в этом малодушном документе. Средиземноморский флот не настолько беспомощен, как они его здесь представили“».

Через несколько дней после перевода боевых кораблей в Александрию, линкор «Резолюшн» под флагом командующего флотом и крейсер «Диспэтч» под флагом Каннингхэма прибыли в Порт-Саид и 2 сентября стали на якорь на внешнем рейде. Итальянские транспорты с войсками и грузами шли через Суэцкий канал сплошным потоком. Когда они проходили мимо английских кораблей, солдаты с вызовом кричали: «Дуче! Дуче»! Однажды около полудня прибыл большой транспорт, набитый двумя или тремя тысячами солдат. Они кричали в адрес англичан что-то обидное, а потом хором запели фашистский гимн «Джовинецца», но были весьма обескуражены, когда сотни матросских глоток с «Резолюшна» и «Диспэтча» заорали им в ответ: «Повтори на „бис“!»

В середине сентября в Средиземное море начали подтягиваться подкрепления со всех концов света: авианосец «Корейджес», 2-я и 5-я флотилии эсминцев, 2-я флотилия подводных лодок и две флотилии тральщиков из Англии; крейсеры «Йорк» и «Экзетер» из Южной Америки; крейсер «Бервик» и минный заградитель из Китая. В Гибралтар из метрополии пришла эскадра линейных крейсеров, эскадра крейсеров и флотилия эсминцев, в то время как Ост-Индская эскадра, еще одна флотилия эсминцев из Китая и крейсер «Диомед» из Новой Зеландии сосредоточились в Адене.

С точки зрения Каннингхэма, самым ценным приобретением Средиземноморского флота стала новая плавучая база эсминцев «Вулвич» под командованием капитана 1 ранга Юстаса Ротерхэма. Не было такого ремонта эскадренного миноносца, который не смогли бы осуществить его инженеры, механики и слесари. Обычно у экипажей эсминцев редко находилось доброе слово в адрес их плавучих баз, но теперь все громко восхваляли «Вулвич».

Весь сентябрь Александрия активно готовилась к обороне. 5 октября началось вторжение итальянских войск в Эфиопию, но это событие не приблизило и не отдалило англичан от войны. Санкции, предпринятые Лигой Наций против Италии, абсолютно не соответствовали тем целям, которые они преследовали. Всем было ясно, что только прекращение поставок нефтепродуктов на Апенинский полуостров могло возыметь какое-то действие.

К середине октября в Александрии сосредоточился мощный и впечатляющий флот. Под командованием Каннингхэма находились шесть полностью укомплектованных флотилий

эскадренных миноносцев. Все эти флотилии постоянно выходили в море и тренировались, ликвидируя любые возможные пробелы в боевой подготовке. Один из таких пробелов был связан со стрельбой торпедами по быстро движущимся целям, поэтому Каннингхэм уделил самое пристальное внимание отработке данной задачи. За несколько недель экипажи хорошо продвинулись в этом деле.

В случае возникновения вооруженного конфликта с Италией, командование британского Средиземноморского флота планировало в ночь перед объявлением войны направить мощное соединение эсминцев и крейсеров к восточному побережью Сицилии и к южному входу в Мессинский пролив. На контр-адмирала Каннингхэма, как старшего по званию в задействованных силах, возлагалось руководство всей операцией. Предстоящие действия неоднократно отрабатывались в море. Каннингхэм не сомневался, что ни один итальянский корабль, который окажется в тот момент между восточным берегом Сицилии и крайним выступом Апенинского полуострова, не сможет избежать расставленной сети. Одновременно с приготовлениями эсминцев линейный флот отрабатывал возможность встречи в море с итальянскими тяжелыми кораблями.

В ходе этих учений выявился ряд проблем, которые впоследствии дали о себе знать уже в годы Второй мировой войны. Помимо всего прочего, флотилии постоянно проводили противолодочные учения, тренируясь на собственных подводных лодках. В ходе противолодочных поисков выявился, например, такой факт, что на подступах к Александрии обнаружение субмарин чрезвычайно затруднено. Все английские эсминцы были оснащены «асдиками», но качество их работы существенно снижалось из-за резкой плотности слоев воды на разных глубинах. Причиной тому служили массы пресной воды, поступавшей из устья Нила.

Каннингхэм уже давно убедился, что его престарелый флагманский крейсер не обладает достаточной скоростью хода для участия в операциях с новыми эсминцами. Воспользовавшись тем, что Средиземноморский флот пополнился новыми кораблями, он поставил вопрос перед командующим о переносе флага на более современный крейсер, указав, что в противном случае ему придется осуществлять руководство операциями вверенных ему соединений с некоторого удаления. Фишер счел его просьбу справедливой и разрешил Каннингхэму перебраться на «Галатею». один из новейших крейсеров типа «Аретыоза», недавно прибывший в Александрию. «Галатея», при

водоизмещении в 5.200 т., развивала скорость в 32,25 узла, что делало ее гораздо более подходящей для совместных действий с эсминцами.

В октябре 1935 г. срок службы высшего командного состава Средиземноморского флота подошел к концу. Уильяму Фишеру предстояло сдать командование адмиралу Дадли Паунду, который уже прибыл в Александрию и поднял флаг на «Куин Элизабет». Пост командующего торпедными силами у Каннингхэма должен был принять контр-адмирал Джеймс Сомервилл. Однако в связи с итало-эфиопским конфликтом, в Адмиралтействе сочли преждевременным менять командование в разгар международного кризиса. Паунду было предложено послужить пока (случай беспрецедентный!) начальником штаба флота при прежнем командующем, и он согласился.

Наконец, к марту 1936 г. в Адмиралтействе сочли, что опасность вооруженного конфликта с Италией окончательно миновала и запланированная смена командного состава на Средиземном море состоялась. Сомервилл прибыл три недели спустя после отъезда командующего флотом и «воцарился» на месте Каннингхэма. На «Вулвиче» в честь прежнего командующего торпедными силами дали большой прощальный обед, после чего Каннингхэм с супругой отбыли на родину. На александрийский вокзал его пришли провожать почти все командиры эсминцев.

В Адмиралтействе отчет Каннингхэма о службе на Средиземном море встретили весьма благожелательно, но затем секретарь первого морского лорда обескуражил адмирала, объявив, что никаких назначений для него не предвидится вплоть до 1938 г. 22 июля 1934 г. Каннингхэм был произведен в звание вице-адмирала, что сделало его положение слишком высоким для посещения тактических, технических или каких-либо еще курсов, на которых он обучался будучи контр-адмиралом.

Летом того же года Каннингхэм наконец-то, в возрасте 53 лет. обзавелся собственным жилищем, в котором до этого они с женой проживали несколько лет на правах долгосрочной аренды. Дом был построен еще в XY столетии, хотя впоследствии неоднократно перестраивался в XVIII и XIX веках. Главными достопримечательностями этой недвижимости были большой сад и вид на руины древнего замка, датированного XII веком. Хотя летом и осенью 1936 г. Каннингхэм посвятил все свое время приведению в порядок своего дома и сада, он очень переживал по поводу предстоящих двух лет жизни вне морской службы. Однако судьба распорядилась так, что на половинном жаловании ему пришлось «просидеть» чуть больше года.

Командующий эскадрой линейных крейсеров и второй флагман Средиземноморского флота вице-адмирал Джеффри Блейк фанатично предавался занятиям физкультурой и спортом. Во время одной из тренировок с ним случился сердечный приступ. Вместо того, чтобы отлежаться в постели, Блейк на следующий день побежал свой обычный утренний кросс. В результат этого забега адмирал оказался в военно-морском госпитале с обширным инфарктом.

Каннингхэм буквально подпрыгнул от радости когда в Адмиралтействе ему предложили временно принять командование эскадрой линейных крейсеров, пока Блейк будет находиться на лечении. Наскоро собрав пожитки, которые могли пригодиться в течение двух или трех месяцев, он отбыл на Мальту.

Пассажирский пароход, доставивший Каннингхэма на место, бросил якорь в Гранд-Харборе ранним утром 15 июля 1937 года. Флаг-лейтенант Блейка Джеймс Манн немедленно поднялся на борт, чтобы подобающим образом встретить нового командующего эскадрой. Вопреки слабым протестам Манна. Каннингхэм немедленно отправился на флагманский корабль эскадры линейный крейсер «Худ». На флагмане никто не рассчитывал, что адмирал прояви раньше 8.30. Командир корабля капитан 1 ранга Артур Придхэм еще принимал душ. Каннингхэм был страшно рад, что застал всех в самых неловких ситуациях. По его мнению, именно так и следовало начинать службу на новом корабле.

Эскадра линейных крейсеров Средиземноморское го флота в 1937 г. состояла всего из 2 кораблей — «Худа» и «Рипалса». В подчинении второго флагмана также находились авианосец «Глориес» и плавучая ремонтная база «Ресорс». В 20 — 30-е гг. «Могучий» «Худ» являл собой нечто большее, нежели просто военный корабль. Он служил предметом особой гордости и олицетворением британской морской мощи. Пожалуй, он был самым знаменитым кораблем английского флота межвоенного времени, и уж во всяком случае, самым большим. Размеры «Худа» поражали воображение: стандартное водоизмещение — 42.600 т., максимальная длина корпуса — 262 м. Четырехвальная турбина, мощностью 144.000 л.с. позволяла этой громадине развивать скорость до 31 узла. Главную артиллерию крейсера составляли восемь 381 мм орудий, размещенных в четырех башнях. Вспомогательная артиллерия состояла из двенадцати 140 мм пушек.

«Худ», вошедший в состав флота в 1920 г., к тому времени, когда Каннингхэм поднял на нем свой флаг, мог считаться уже

изрядно послужившим кораблем. В отличие от линкоров типа «Куин Элизабет», в межвоенное время он так и не прошел основательной модернизации. Британские адмиралы никак не решались расстаться со своим любимым детищем на более или менее длительный срок, подвергнув его капитальной переделке. Под бесчисленными слоями краски, покрывавшей борта, надстройки и орудийные башни «Могучего „Худа“», уже скопились пласты ржавчины. Роковые события Второй мировой войны продемонстрировали, что «могучесть» «Худа» была скорее кажущейся, чем реальной. Но в 1937 г. она пока еще ни у кого не вызывала сомнений. Каннингхэм остался доволен осмотром своего флагманского корабля. Особенно ему понравилась адмиральская каюта. Для человека, всю жизнь прослужившего на малых кораблях, апартаменты на «Худе» выглядели поистине роскошными — большая светлая каюта на палубе над квартердеком, с широкими окнами вместо обычных иллюминаторов. Даже командирская каюта на «Роднее» в сравнении с этой казалась маленькой и невзрачной.

Командовал «Худом», как уже говорилось, капитан 1 ранга Артур Придхэм, выдающийся артиллерийский эксперт, долгое время руководивший центром артиллерийской подготовки на «Экселленте». Вскоре Каннингхэм убедился, что навыки флаг-капитана в судовождении вполне сопоставимы с его знаниями в области артиллерии. Было приятно наблюдать, как Придхэм запросто управляется с 42.000-тонным «Худом», ведя его кормой вперед в узкий проход между двумя пирсами. Капитан 1 ранга Джон Годфри, эрудированный и очень способный офицер, командовал «Рипалсом».

Поскольку назначение Каннингхэма считалось временным, он унаследовал секретаря Блейка и весь его штаб в полном составе. Новый командующий дал флаг-лейтенанту Джеймсу Манну 24 часа на раздумье, на тот случай, если ему вдруг не захочется остаться с другим адмиралом и он предпочтет возвратиться на родину вместе с Блейком. Через сутки Манн явился к Каннингхэму и сообщил, что предпочитает остаться, философски добавив: «В конце концов, есть много гораздо более худшей работы, чем служить вашим флаг-лейтенантом». Этим он сильно развеселил своего нового начальника.

В первый же день Каннингхэм явился для доклада к командующему Средиземноморским флотом адмиралу Дадли Паунду. На всем британском флоте того времени трудно было найти двух более разных людей, чем Паунд и Каннингхэм, как по складу характера, так и по пройденным ими ступеням служебной карьеры. Паунд являл собой яркий пример «технического

специалиста», сформированного «эрой Фишера». Паунду никогда не доводилось служить на эсминце, он был «человеком больших кораблей». За всю его долгую военную карьеру Паунд вообще не так уж много времени простоял на мостике корабля. Он командовал только двумя кораблями: дредноутом «Колоссус» в Ютландском сражении и, некоторое время после войны, линейным крейсером «Рипалс». Стихией Паунда стал служебный стол в Адмиралтействе, за которым он сформировался как отличный штабной офицер и администратор, типичный трудоголик, пунктуальный и невероятно требовательный к себе и подчиненным.

Однажды кто-то сказал о Паунде: «Он — человек с самым скверным характером в мире; вечно не в духе». Паунд всегда находил на ком сорвать свое дурное настроение. Горе тому, кто пытался ему прекословить или отстаивать перед ним свое мнение: Паунд не умел ни прощать, ни забывать. Он мог запросто нахамить подчиненному, подбирая при этом такие слова и выражения, которые очень сильно уязвляли человека, чаще всего гораздо больше, чем он того заслуживал. Паунд не знал меры ни в работе, ни в развлечениях. После тяжелого дня, проведенного на учениях в открытом море, он мог развлекаться на берегу до 5 утра, после чего, вздремнув 2 часа, явиться как ни в чем не бывало на службу, проработать весь следующий день и вечер, и лечь спать около 2 часов ночи.

При первой встрече Паунд долго и нудно излагал Каннингхэму свои взгляды на обязанности второго флагмана. В заключении он подчеркнул, что последний должен свободно выражать свое мнение командующему, особенно, если он считает, что на флоте что-то делается не так, или он не согласен с действиями командующего. По этому поводу Каннингхэм не без сарказма заметил в своих мемуарах, что «придерживался в точности такого же мнения».

При первой же возможности Каннингхэм навестил в госпитале Джеффри Блейка. Вид больного и сообщение врачей о том, что состояние здоровья адмирала не позволит ему даже отбыть в Англию до наступления августа, навели нового командующего эскадрой линейных крейсеров на мысль, что его временное назначение превращается в постоянное. После визита в госпиталь Каннингхэм телеграфировал жене, чтобы она вылетала на Мальту.

По окончании плановых летних учений у берегов Греции и Югославии, эскадра линейных крейсеров Средиземноморского флота возвратилась на Мальту, чтобы подготовиться к походу к берегам Испании. Гражданская война в Испании, начавшаяся в

июле 1936 г., полыхала уже более года и пока не выявила явного перевеса ни одной из противоборствующих сторон. К осени 1937 года франкисты контролировали западное и южное побережье Испании, а также часть северного, в то время как правительственные войска удерживали восточное побережье с двумя крупными портовыми городами Валенсией и Барселоной. Франко также завладел Мальоркой, а республиканцы сохранили контроль над Менорокой.

Франкисты объявили блокаду Валенсии и Барселоны, но поскольку международное сообщество не признавало их воюющей стороной, британское правительство блокаду игнорировало. Для осуществления блокады мятежники задействовали довольно внушительные силы. На морских маршрутах патрулировали военные корабли, базировавшиеся в Картахене. Но главную роль, конечно, играла авиация, действовавшая с аэродромов на Мальорке. Привлеченные огромными прибылями от поставок грузов обеим воюющим сторонам, английские судовладельцы задействовали целую армаду пароходов, прорывавших блокаду. Поскольку с ними постоянно случались неприятности, с начала 1937 г. в этих водах постоянно находилась английская эскадра, выделяемая поочередно из состава Флота Метрополии или из состава Средиземноморского флота. Штаб-квартира ее командующего размещалась в Пальма ди Мальорка. Перед английским флагманом стояла трудная и почти неразрешимая задача — следить за тем, чтобы права английского судоходства не нарушались без особой необходимости, особенно, вне территориальных вод Испании. Именно для выполнения такой миссии в конце сентября к берегам Испании прибыли «Худ» и «Рипалс».

В августе 1937 г. фашистская Италия направила в помощь мятежникам 4 так называемые «легионерские» подводные лодки. Базируясь в Малаге и имея на борту испанских офицеров связи, они принялись без предупреждения топить все торговые суда, следовавшие в Валенсию или Барселону. Ситуация сложилась настолько угрожающая, что в сентябре заинтересованные державы, прежде всего, Великобритания и Франция, созвали конференцию по этой проблеме в Нионе, в Швейцарии. На конференцию пригласили представителей Италии и Германии, но эти страны решили ее бойкотировать. Оставленные наедине англичане и французы быстро пришли к соглашению установить определенные маршруты для всего торгового судоходства в Средиземном море, выделить для патрулирования на этих маршрутах большое число эсминцев и летающих лодок с полномочиями атаковать любую субмарину, идущую в подводном

положении.

Как только принципиальные вопросы в Нионе были решены, Каннингхэм вместе с Паундом отправились на «Бархэме» в Оран, на встречу с командующим французским Средиземноморским флотом адмиралом Эстева для обсуждения мер по претворению в жизнь нионских соглашений. По окончании переговоров Каннингхэм вернулся на Мальту на эсминце, а Паунд лично занялся организацией патрулирования у испанского побережья. В связи с участием в патрульных мероприятиях, Средиземноморский флот был усилен эскадренными миноносцами из состава Флота Метрополии. Одновременно две эскадрильи английских летающих лодок разместились в Арзеве, близ Орана. Как только патрулирование началось, результаты последовали незамедлительно. Атаки торговых судов подводными лодками резко прекратились.

В октябре Каннингхэм вышел с Мальты на «Худе», чтобы сменить Паунда, непосредственно руководившего эскадрой у берегов Испании. В Пальма ди Мальорка, где размещалась штаб-квартира британской эскадры, командование осуществлял испанский адмирал Франсиско Морена. Каннингхэму приходилось много времени тратить на визиты к нему с жалобами на несправедливое обращение с английскими торговыми судами. Почти каждый день англичане видели, как над Пальмой пролетали эскадрильи итальянских «S-79» бомбить Валенсию или Барселону. Однако когда линейные крейсеры стояли в этих портах, бомбардировщики франкистов не появлялись.

В декабре из Англии пришло известие, что вице-адмирал Джеффри Блейк вышел в отставку по состоянию здоровья, в связи с чем временное назначение Каннингхэма на должности командующего эскадрой линейных крейсеров становилось постоянным. 3 февраля 1938 г. Каннингхэм окончательно возвратился и f Мальту, сдав свои дела в Пальма ди Мальорка адмиралу из состава Флота Метрополии. Однако его надеждам спокойно дослужить положенный срок вторым флагманом Средиземноморского флота не суждено было сбыться. На Мальте Паунд сообщил Каннингхэму, что осенью его скорее всего назначат начальников генерального морского штаба в Лондоне. Подобная перспектива привела его в ужас, поскольку он счел себя совершенно неподготовленным к такого рода ра боте по причине отсутствия штабного опыта.

Вскоре этот слух получил более весомое подтверждение, когда на Мальту пришел линкор «Нельсон» командующим Флотом Метрополии адмиралом Роджером Бэкхаузом. Последний

готовился принять пост первого морского лорда осенью 1938 г. Во время званого обеда в штаб-квартире Средиземноморского флота Каннингхэму представился случай поговорить с ним с глазу на глаз. «Я объяснил, что чувствую себя совершенно неподготовленным к должности начальника генерального морского штаба, что у меня практически нет штат ной подготовки и я плохо выражаю свои мысли на бумаге. Но все было бесполезно. Сэр Роджер только улыбнулся и сказал в своей обычной очаровательной манере, что он хочет, чтобы я согласился».

Каннингхэм не знал, что их беседу случайно ела шал Джон Годфри, командир «Рипалса». Впоследствии Годфри, весьма проницательный наблюдатель оставил любопытную заметку об услышанном, которая может послужить важным штрихом к портрету адмирала Каннингхэма. «Э.Б.К. инстинктивно противился любому предложению переместиться вверх по служебной лестнице. К величайшему сожалению, прошлом ни один из его командиров не позаботился о том, чтобы дать ему приличную специализацию. Из него бы получился лучший адмирал, если бы он расширил свой кругозор, будучи лейтенантом. Он упрям, презирает службу на больших кораблях и считает службу на эсминцах самоцелью, а не эпизодом в карьере, которая должна завершиться на самой вершине Кто-то должен был проследить, чтобы он в звании капитана III ранга и капитана I ранга послужил на большом корабле и в Адмиралтействе начальником отдела оперативного планирования или отдела военно-морской разведки. Это расширило бы его кругозор, познакомило с работой управленческого аппарата и избавило бы от подозрительности к большим кораблям, административной и штабной работе. Его стремление управлять большими кораблями как эсминцами — чистейший абсурд. Негативным отношением к карьерным аспектам своей профессии он сильно подпортил себе продвижение по службе и теперь пытается защитить себя, принижая все виды деятельности, кроме службы на эсминцах».

При ознакомлении с этим пассажем, его автор предстает как человек, явно озабоченный карьерными соображениями, который мысленно уже до мелочей продумал, как он будет подниматься по ступенькам служебной лестницы до «самой вершины». Именно поэтому Годфри не мог спокойно смотреть, как Каннингхэм разбрасывается предоставляющимися шансами. Но вместе с тем, его заметка дает, в целом, верный психологический портрет адмирала и многое объясняет в его поведении и происхождении присущих ему предрассудков.

Весной и летом 1938 г. международная обстановка

продолжала ухудшаться. В марте Гитлер осуществил аншлюсе Австрии. В Испании чаша весов явно начала склоняться в пользу генерала Франко. Валенсия и Барселона жестоко страдали от беспрерывных бомбежек. Наступление франкистских войск посеяло настоящую панику в этих городах. Британский консул бежал в Кальдетас, маленький городишко в 25 милях к северу от Барселоны. Эскадре Каннингхэма пришлось некоторое время стоять на якоре неподалеку, чтобы укрепить его дух своим присутствием. Флот начал эвакуацию английских подданных из Валенсии и Барселоны. Британское правительство уже даже не протестовало против бомбежек английских торговых судов. Европа испытывала отчетливое ощущение надвигающейся катастрофы.

В 1938 г., с учетом сложившейся ситуации, британское морское командование отменило совместные стратегические учения Флота Метрополии и Средиземноморского флота. Адмиралтейство не решилось уводить корабли из Северного моря, хотя бы на короткий срок. Паунд разделил свой флот на две примерно равные по силам эскадры и провел в западной части Средиземного моря учения в условиях максимально приближенных к боевым. Результаты этих маневров дали большую пищу для размышлений. Прежде всего, они продемонстрировали с полной отчетливостью, что авианосцам не следует оперировать отдельно от остального флота. «Глориес» и «Корейджес» быстро обнаружили и «потопили» друг друга. Однако британские адмиралы все же не осознали этого должным образом, что имело трагические последствия. Два года спустя, 8 июня 1940 г. все тот же «Глориес», шедший в Северном море в сопровождении только двух эсминцев, неожиданно наткнулся на «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Германские линкоры в считанные минуты отправили его на дно, не позволив самолетам даже подняться в воздух.

Летние учения 1938 г. также продемонстрировали, что атаки самолетов-торпедоносцев представляют смертельную угрозу для линейных кораблей, хотя Паунд и Каннингхэм упрямо отказывались в это поверить. «Корейджес» поднял в воздух 24 «суордфиша», вооруженных учебными торпедами, которые атаковали эскадру линейных кораблей, шедшую со скоростью 19 узлов. Флагманский корабль Паунда линкор «Уорспайт» получил 4 попадания, «Нельсон» — 2, «Ривендж» — 3 и «Ройял Оук» — 5. В общей сложности 14 авиаторпед достигли цели.

Не менее впечатляющих успехов добились 10 истребителей из 11 «суордфишей» с «Глориеса», атаковавших эскадру линейных крейсеров. Особенно, если учесть, что корабли Каннингхэма

неслись со скоростью 26 узлов. «Худ» получил 3 бомбы и 2 торпеды, «Рипалс» — 2 бомбы и 1 торпеду. К возмущению летчиков, их успех, казалось, не произвел никакого впечатления на флотское командование. Паунд и Каннингхэм упрямо бубнили, что если бы корабли вели заградительный зенитный огонь, самолеты не посмели бы приблизиться к ним на такое близкое расстояние. Они отказались засчитать эти «попадания» на том основании, что все самолеты должны считаться «сбитыми». Любопытно, что в годы Второй мировой войны возникало сколько угодно ситуаций, когда самолет, успевший сбросить торпеду, бывал сбит зенитным огнем, а торпеда все равно достигала цели.

По прибытии на Мальту после учений Паунда и Каннингхэма огорошили новостью об англо-итальянских переговорах, состоявшихся в апреле, по случаю чего Мальту готовилась посетить итальянская эскадра. Британское правительство желало, чтобы ей устроили хорошую встречу. На Средиземноморском флоте уже давно никто не верил тому, что говорил или подписывал Муссолини. У военных моряков еще стояли перед глазами картины, как итальянская авиация ежедневно бомбила английские торговые суда в испанских портах и за их пределами. Однако приказ есть приказ, и флот начал готовиться к сердечному приему гостей.

Итальянская эскадра появилась точно в назначенный срок — линейные корабли «Конте ди Кавур» и «Джулио Чезаре» с 4 эсминцами, под командованием адмирала Рикарди. Итальянские линкоры произвели на Каннингхэма очень большое впечатление. Он охарактеризовал их как «блестящий пример модернизации старых кораблей», выполненной с большим мастерством. В процессе перестройки, осуществленной в 1933–1936 гг., к их корпусам добавили новые секции, что увеличило длину корабля на 10 метров. Центральную башню главного калибра сняли, а освободившееся место использовали для размещения более мощных механизмов. Десять 305 мм орудий рассверлили до калибра 320 мм и поставили новую вспомогательную артиллерию. Угол возвышения орудий главного калибра увеличился до 27. Важной новинкой стала установка цилиндров Пульезе, обеспечивавших подводную защиту. Их расчетная сопротивляемость подводному взрыву равнялась 350 кг тротила. При этом не искажались обводы корпуса, уменьшавшие скорость хода корабля, как при сооружении противоторпедных «бульбов», «украшавших» модернизированные английские линкоры.

На ходовых испытаниях в апреле 1936 г. «Конте ди Кавур», имея водоизмещение 23.275 т., развил скорость 28,05 узла, против 21,5 узлов в 1915 г., когда он только что вступил в состав

флота. Его новые машины показали мощность 93.433 л. с, что превысило проектную мощность на 18.500 л.с. и ровно в 3 раза превзошло мощность машин 1915 года. Еще лучшие результаты показал «Джулио Чезаре». Правда, современные специалисты считают цену этого замечательного технического успеха слишком высокой. Если принять во внимание затраченное на перестройку время и стоимость произведенных работ, напрашивается вывод, что лучше бы вместо этого Италия построила два совершенно новых линкора типа «Витторио Внето».

Встреча итальянцев была организована с большой помпой. Каннингхэм дал званый обед на 45 персон на борту «Худа», за которым последовали танцы на флагманском корабле командующего. Квартердек «Уорспайта», украшенный пальмовыми листьями, гладиолусами и гвоздиками, смотрелся очень красиво. На следующий день англичане отужинали на борту «Конте ди Кавура». Впечатление было такое, что итальянский командующий прихватил с собой поваров и оркестр из лучшего римского ресторана, настолько выдающимся оказалось его мероприятие. После ужина Рикарди провел британских адмиралов в свою каюту, больше похожую на отделанные со вкусом и роскошью личные апартаменты, и с гордостью продемонстрировал книгу «Жизнь Нельсона», лежавшую на столе всегда у него под рукой. «Его последующие действия во время войны», — саркастически заметил Каннингхэм, — «продемонстрировали, что он не слишком много усвоил из своих читок на сон грядущий».

Период службы Каннингхэма *в* Адмиралтействе оказался совсем недолгим — всего несколько месяцев. К своим новым обязанностям он приступил 24 сентября 1938 г., в самый разгар Мюнхенского кризиса. В первую неделю Каннингхэм действовал в качестве помощника адмирала Уильяма Джеймса, которого должен был сменить на посту начальника генерального морского штаба. В принципе, адмирал Джеймс не нуждался ни в каких помощниках и справлялся со штабной работой гораздо лучше Каннингхэма. Он полностью владел ситуацией, касавшейся военного флота; скорость, с которой он писал или диктовал приказы и распоряжения по любой мыслимой проблеме, вызывала у его преемника искреннее восхищение. Таким образом, Каннингхэму предоставили отличную возможность ознакомиться изнутри с теми обязанностями, которые ожидали его в ближайшем будущем.

Роджер Бэкхауз сменил Эрнела Чэтфилда на посту первого морского лорда в ноябре 1938 года. С профессиональной точки зрения, он являлся отлично подготовленным морским офицером,

совершенно справедливо поднявшимся до высшего поста в военно-морской иерархии Великобритании. Однако в силу особенностей своего характера, Бэкхауз совершенно не умел распределять работу среди подчиненных. Он старался все делать сам и лично вникать в каждую мелочь. Согласно заведенному им же самим правилу, все рапорты, донесения или бумаги, какими бы незначительны. ми они ни были, обязательно предоставлялись первому морскому лорду для ознакомления. В результате, его рабочий день начинался ранним утром, а поднимала он из-за служебного стола только поздним вечером. Поскольку за адмиралом не числилось каких-либо увлечений, он не мог по-настоящему отдохнуть или отвлечься даже в выходные. Каннингхэму лишь с большим трудом удалось уговорить первого морского лорда полностью передать ему все дела, связанные с Гражданской войной в Испании, на том основании, что он много месяцев провел в непосредственной близости от происходивших там событий.

Что касается Каннингхэма, то его деятельность в том числе и по проблемам Гражданской войны в Испании, не оставила в Адмиралтействе практически никакого следа. Его персона промелькнула по старинным кабинетам и коридорам, как легкий морской бриз. Как человек, совершенно непривычный к бюрократической рутине и не испытывавший никакого интересе к сложному переплетению интриг Уайтхолла, Каннингхэм не мог выбрать более трудное и неподходящее время для службы в Адмиралтействе, чем конец 1938- начало 1939 гг.

Ввиду нараставшей угрозы войны в Европе британский флот, наконец-то, получил значительные средства на выполнение судостроительных программ и пополнение личного состава, Военно-морской бюджет, озвученный в марте 1939 г… составил 147.799.000 ф. ст. — крупнейшая сумма со времен Первой мировой войны, Личный состав флота увеличился на 14.000 человек и достиг цифры 193.000 матросов и офицеров. Военные верфи заработали на полную мощность. В конце 1938 г. в процессе постройки находились свыше 200 военных кораблей, начиная от линкоров и авианосцев и заканчивая «малыми эсминцами» типа «Хант». Заслугу в инициировании обширной программы строительства этих эсминцев Каннингхэм упорно приписывал себе.

«В 1918–1919 гг., когда я служил на „Сифайере“ на меня большое впечатление произвел заказ 1917 г. на строительство 69 кораблей этого класса. Они обладали всеми качествами, необходимыми для торпедных судов: водоизмещение около 1.000 т.; вооружение — три 4-дюймовых орудия и два

двухтрубных торпедных аппарата; скорость хода — свыше 33 узлов; хорошая дальность плавания и хорошая мореходность в плохую погоду; приличные условия обитания и неприметный силуэт. Они также были относительно дешевы и могли быть быстро построены; некоторые из них. насколько я помню, соорудили всего за 6 месяцев…В докладной записке сэру Роджеру Бэкхаузу я рассказал обо всем этом и предложил разработать проект небольшого эсминца, водоизмещением около 1.000 т., в основных своих характеристиках повторявший эсминцы типа „S“ который можно быстро ввести в состав флота. Главное достоинство, сообщил я, заключается в том, что как только разработка проекта завершится, новые корабли будут построены и быстро и в большом количестве. Я также особо подчеркнул, что они должны иметь достаточно большую дальность плавания, которой можно добиться за счет большого количества топлива, принимаемого на борт, и его экономного расходования, а также мощное зенитное вооружение».

Эти соображения, как я полагаю, были положены в основу проекта знаменитых эсминцев типа «Хаит». Они не вполне оправдали наших ожиданий при сопровождении конвоев в открытой Атлантике. Но в целом, для действий на более ограниченных водных пространствах, таких как Северное море, пролив Ла-Манш и Средиземное море, они оказались незаменимыми на протяжении всей Второй мировой войны, особенно в борьбе с подводными лодками. Они пользовались большим спросом. Каждый командующий эскадрой желал иметь их в своем распоряжении как можно больше, и все 40 этих маленьких кораблей, которые были построены, выполняли громадную каждодневную черновую работу. Чтобы не раздражать парламент, первые 20 из них были включены в военно-морской бюджет под видом «быстроходных эскортных кораблей».

В целом, у генерального морского штаба было очень много работы, так что Каннингхэм редко уходил из Адмиралтейства раньше 20.00. Всеобъемлющая программа перевооружения флота порождала проблемы самого разного характера, возникавшие через каждые несколько дней. Адмиралтейство планировало в относительно сжатые сроки резко увеличить численность офицеров и матросов, организовать быструю модернизацию устаревших тяжелых кораблей. Генеральному морскому штабу надлежало продумать и организовать вооружение торговых судов, строительство противолодочных кораблей, а также выяснить, какие типы существующих судов при необходимости можно оснастить средствами борьбы с подводными лодками. На повестке дня также стояло изучение промышленного потенциала

страны по строительству новых кораблей, производству морской артиллерии и всех видов боеприпасов. Не в последнюю очередь по важности стояли организация противовоздушной защиты портов, строительство бомбоубежищ близ доков, оснащение французских эсминцев английскими приборами для обнаружения подводных лодок. Осенью 1938 г. первые два корабля английского флота — линкор «Родней» и тяжелый крейсер «Шеффилд» — оснастили радарами и освоили их использование с самыми многообещающими результатами.

Организация противовоздушной обороны портов представляла собой особенно сложную проблему. Острая нехватка зенитных орудий и прочего оборудования не могла быть ликвидирована в достаточно короткие сроки. Существовало также серьезное расхождение во мнениях между тремя родами вооруженных сил относительно необходимости противовоздушной обороны некоторых портов. Флот, естественно, настаивал на первоочередной защите военно-морских баз, тогда как армия и ВВС не проявляли в этом особой заинтересованности.

Мальта представляла яркий пример такого столкновения мнений. К 1935 г. там имелось всего 12 зенитных пушек с соответствующим количеством прожекторов. Во время Эфиопского кризиса число зениток увеличили до 24. Причем это были устаревшие 76 мм зенитные пушки. Эксперты ВВС считали Мальту неспособной противостоять воздушным налетам с аэродромов Сицилии, расположенных на расстоянии каких-то 60 миль. Армия разделяла точку зрения военно-воздушных сил. Другими словами, оба ведомства считали организацию обороны острова пустой тратой денег и материалов, поскольку в случае вступления Италии в войну, использование Мальты станет невозможным. Любопытно, что морской министр не поддержал точку зрения флота по этому вопросу в Комитете Имперской Обороны!

В Адмиралтействе Каннингхэму довелось поучаствовать в решении не только внутриведомственных, но и международных проблем. Как известно, в 1935 г. между Англией и Германией было заключено военно-морское соглашение, согласно которому последняя получала право создать надводный флот в размере 35 % от британского флота, и подводный флот в размере 60 % от британских подводных сил. Договор разрешал Германии «в исключительной ситуации» довести число своих подводных лодок до 100 % по отношению к количеству английских субмарин. В начале декабря 1938 г. немцы официально информировали английское правительство о своем намерении использовать

максимальные возможности договора 1935 г., поскольку, по их мнению, такая «исключительная ситуация» наступила.

Это вызвало сильную обеспокоенность на Даунинг-стрит и в Адмиралтействе. Было решено направить в Берлин военно-морскую миссию, чтобы постараться отговорить руководителей Третьего Рейха от «необдуманного шага, который может иметь самые печальные последствия». Каннингхэму поручили возглавить эту миссию. Делегации надлежало отбыть в Берлин самолетом.

На первую встречу прибыл лично командующий Кригсмарине гросс-адмирал Эрих Редер, подготовивший целую приветственную речь. Каннингхэму он показался очень приятным человеком. Непосредственно переговоры от имени германской стороны вел адмирал Шнивинд. Хотя он вполне натурально демонстрировал искреннее дружелюбие, англичане очень скоро убедились, что перед ними непробиваемая стена. Сколько ни доказывал Каннингхэм, что не существует никаких «особых обстоятельств», оправдывающих реализацию 100 % квоты по подводным лодкам, и что это произведет самое неблагоприятное впечатление на общественное мнение Великобритании, его усилия не возымели никакого успеха. После тяжелых дебатов немцы развлекали британскую делегацию ужином в отеле «Кайзерхоф», на котором вновь появился Редер. За едой Каннингхэм обратился непосредственно к нему, напирая главным образом на недовольство английского общественного мнения. Редер обещал в тот же день позвонить Гитлеру, изложить ему суть переговоров и спросить, каково будет его решение. У Каннингхэма имелись большие сомнения, что фюрер уступит хоть на дюйм. У автора этой книги есть большие сомнения, что Редер вообще звонил фюреру.

На следующий день Каннингхэм получил послание от Редера, в котором говорилось, что Гитлер не согласился вносить какие-либо изменения в свой план строительства подводных лодок. Миссия Каннингхэма потерпела полный провал и больше их в Германии ничто не удерживало.

В январе и феврале 1939 года Каннингхэм принимал самое активное участие в составлении военно-морского бюджета, который Адмиралтейство готовилось в марте представить парламенту на утверждение. Как уже говорилось, он стал рекордным за все межвоенное время, достигнув колоссальной суммы в 147.779.000 ф. ст. Этих средств хватило, чтобы увеличить производство морской артиллерии и броневых плит по сравнению с 1935 г. на 500 %, а прицельных приборов и систем централизованного управления артиллерийским огнем — на

900 %. В постройке уже находились не менее 200 кораблей, в том числе 2 линкора («Кинг Джордж V» и «Принс оф Уэлс»), авианосец, 4 крейсера, 16 эсминцев и 22 эскортных корабля, из которых 20 были взлелеянные им эсминцы типа «Хант».

В середине марта 1939 г. выяснилось, что здоровье адмирала Бэкхауза серьезно пошатнулось. Когда первому морскому лорду становилось лучше, он появлялся в Адмиралтействе днем на час или на два, но вскоре он окончательно слег в постель, и каждое утро к нему приходилось отправлять стенографиста с бумагами. Никаких признаков выздоровления у него не наблюдалось.

Болезнь первого морского лорда поставила Каннингхэма в трудную ситуацию. 14 марта германские войска оккупировали Чехословакию. В ответ на это правительство Великобритании объявило мобилизацию и дало гарантии независимости Польше, Румынии и Греции, В пятницу 7 апреля, когда Каннингхэм уже собирался ехать на ужин к себе домой, его срочно вызвали к министру иностранных дел. Ситуация требовала неотложного решения. Итальянская армия вторглась в Албанию. Каннингхэм сразу же оценил всю серьезность ситуации, поскольку ему было известно, что в тот момент ряд кораблей Средиземноморского флота находились с дружественными визитами в итальянских портах.

Заседание палаты общин 13 апреля началось с выступления лидера оппозиции Уинстона Черчилля, который заявил, что «… если бы наш флот был сконцентрирован в южной части Ионического моря, албанская авантюра никогда бы не состоялась…» Он полностью снял вину с британской разведки. Черчилль весьма прозрачно намекнул, что правительство и Адмиралтейство вовремя получили предупреждение о готовившемся вторжении, но проигнорировали его мне предприняли никаких мер просто потому, что было воскресенье.

Черчилль до конца остался верен своей позиции в этом вопросе. Уже после окончания войны, на ста 274–276 «Грядущего шторма», — первого тома своих муаров «Вторая мировая война», — Черчилль жесте раскритиковал распределение кораблей Средиземноморского флота в момент вторжения итальянский войск в Албанию. Из 5 линкоров 1 находился в Гибралтаре, другой — в восточной части Средиземное моря, а остальные три «болтались внутри или снаружи далеко отстоящих друг от друга итальянских портов». «В тот самый момент, когда флоту предстояло рассредоточиться», — писал Черчилль, — «было уже известно, что итальянский флот сконцентрировался в проливе Отранто и войска уже грузились на транспорты для участия в какой-то серьезной операции» Употребленное

Черчиллем выражение «болтались» и его несправедливая критика глубоко уязвили Каннингхэма и он не преминул дать на нее запальчивый ответ в своих мемуарах. «Мистер Черчилль по всей видимости основывает свое утверждение о том, что планы итальянцев будто бы были известны нам заранее, на своем же утверждении, будто английская разведка, имевшая 25-летний опыт работы в мирное время и в годы войны, стала лучшей в мире.

Факты, которые мне известны, следующие. В своей целенаправленной политике британское правительство не жалело усилий для сохранения дружественных отношений с Италией, и в обязанности Средиземноморского флота впервые за долгие годы были вменены посещения его кораблями итальянских портов, которые, как уже упоминалось, были оговорены задолго до этого по обычным дипломатическим каналам. Я должен категорически заявить, что намерения Италии не были известны Адмиралтейству, и я убежден, что ни министерство иностранных дел, ни правительство не были осведомлены об этом. *Я* полагаю, существовали, конечно же, признаки того, что что-то готовится, но в тот момент итальянская армия все еще воевала в Испании.

В 1939 году мы практически не имели агентуры в Италии. Мы не имели доступа к итальянским секретным документам, и мы, также как и все остальные были застигнуты врасплох тем, что Муссолини, к недовольству Ватикана, решился на вторжение в Албанию в Святую Пятницу. Я также убежден, что это вторжение держалось в секрете и от немцев, в том числе. Все имеющиеся свидетельства указывают на то. что мистер Черчилль просто не знал фактов, когда писал свои мемуары».

Но вернемся к событиям 1939 года. Добравшись до Лондона, Каннингхэм вместе с морским министром лордом Стэнхоупом отправились в Форин Оффис на совещание с лордом Галифаксом. При этом также присутствовал заместитель министра иностранных дел Роберт Ванситтарт. Было решено отдать приказ английским кораблям покинуть итальянские порты немедленно. На следующее утро Каннингхэм отправился к премьер-министру, на Даунинг-стрит, 10. Там уже находился адмирал Чэтфилд. Чемберлен желал знать дальнейшие действия и диспозицию Средиземноморского флота. После непродолжительного обсуждения адмиралы решили, что флоту следует сконцентрироваться к югу от Мальты. Тем крейсерам, которые уже стояли в Гранд-Харборе, надлежало идти в Александрию. Остальным кораблям следовало зайти на Мальту для пополнения запасов топлива и боеприпасов, после чего они также должны были следовать в Александрию, не проявляя при этом излишней

торопливости или нервозности.

В мае 1939 года в Адмиралтействе окончательно убедились, что Роджер Бэкхауз не сможет вернуться к обязанностям первого морского лорда. Действительно, два месяца спустя он скончался. Для многих наиболее очевидное решение проблемы состояло в том, чтобы вернуть из отставки Эрнела Чэтфилда и предложить ему вновь взять на себя руководство морской политикой Империи. Хотя ему уже исполнилось 68, состояние здоровья адмирала ни у кого не вызывало сомнений. Памятуя о том, что флаг-капитан Битти дожил до 94, пережив на 4 года Каннингхэма, который был на 10 лет моложе его. в этом нет ничего удивительного. Однако после долгих сомнений и колебаний лорд Стенхоуп все же решил предложить этот пост адмиралу Дадли Паунду. В случае согласия последнего пересесть в кресло первого морского лорда, Каннингхэму сообщили, что ему придется заменить Паунда на Средиземном море. Каннингхэм с готовностью принял это предложение.

31 мая Каннингхэм выехал из Лондона, пересек Ла-Манш и добрался поездом до Марселя, где на рейде уже стоял крейсер «Пенелопе», готовый доставить адмирала в Александрию. В Марселе никаких официальных визитов не было. Поскольку время поджимало, французский адмирал встретил Каннингхэма на вокзале и сразу доставил его в порт, где он попрощался и поднялся на борт. Крейсер вышел в море немедленно.

Каннигхем испытал огромную радость, вновь выйдя в море. Погода стояла прекрасная. Волны переливались всеми оттенками синевы в лучах яркого средиземного солнца. Крейсер шел на приличной скорости, и адмирал, стоя на мостике, полной грудью вдыхал свежий морской воздух. В тот момент Каннингхем подумал, что получил, пожалуй, самое лучшее назначение из всех, когда-либо предлагавшихся ему Королевским Флотом. За его плечами было уже 42 года службы в плавсоставе, из которых четверть он провел на Средиземном море, послужив на 8 кораблях — приличный кусок жизни. Из всех адмиралов и офицеров британского военного флота никто не знал Средиземное море лучше, чем он. Он до тонкости изучил средиземноморский климат и географию, ему были знакомы каждая бухта, каждый остров от Гибралтара до Галлиполи, от Сплита до Сфакса. Он встречался с множеством людей, от короля Греции до мальтийского лодочника, и был лично знаком со многими адмиралами великих средиземноморских держав. Некоторые из них уже готовились бросить вызов британскому морскому могуществу.

Большую часть времени на переходе от Марселя до Мальты

Каннингхэм посвятил составлению ответов на сотни писем с поздравлениями, которые пошли сплошным потоком после того, как газеты сообщили о. его назначении командующим Средиземноморским флотом. Особенно дорогими были письма от моряков, много лет назад служивших под его началом на «Скорпионе». Страшный призрак войны уже поднимался на горизонте, и люди верили, что в трудный час адмирал Каннингхэм лучше других справится с задачей. Он тоже испытывал чувство уверенности. Много лет спустя адмирал Уильям Джеймс напишет: «Меня никогда не покидало чувство, что в тот период истории Каннингхэм стал для нас настоящим даром божьим».

Глава IV
Быть сильнее равного (1939–1940)

«Пенелопе» бросила якорь в александрийской гавани в полдень 5 июня. Каннингхэм немедленно отправился к Дадли Паунду на «Уорспайт». С заходом солнца флаг прежнего командующего был опущен. Паунд ввел своего предшественника в курс обстановки, сложившейся на Средиземном море, а Каннингхэм по мере возможности постарался изложить ему положение дел на родине, в особенности в Адмиралтействе. На следующий день ранним утром Паунд вылетел на летающей лодке в Англию. Каннингхэм приступил к обязанностям командующего Средиземноморским флотом в 9 утра 6 июля 1939 года. В тот день все корабли, кроме «Уорспайта», находились в море.

Летом 1939 г. британский Средиземноморский флот состоял из флагманского корабля «Уорспайта», который вместе с «Бархэмом», «Малайей» и «Рэмиллисом», входил в состав 1-ой эскадры линейных кораблей под командованием вице-адмирала Джеффри Лейтона, державшего свой флаг на «Бархэме». 1-ая эскадра крейсеров под командованием контр-адмирала Дж. Д.Каннинтхэма включала три тяжелых крейсера — «Девоншир», «Сассекс» и «Шропшир». 3-ей эскадрой крейсеров в составе «Аретыюзы». «Пенелопе» и двух кораблей типа «Дели» командовал контр-адмирал Г.Р.Мур. Три флотилии эсминцев возглавлял контр-адмирал Дж. Тови, державший свой флаг на «Галатее». Флот также располагал авианосцем «Глориес», плавучей базой эсминцев «Вулвич», плавучей базой подводных лодок «Мэйдстоун», флотилией подводных лодок и флотилией торпедных катеров.

Каннингхэм унаследовал штаб флота практически в том же составе, в каком он был сформирован Паундом. Возглавлял штаб командор Алджернон Уиллис. Можно сказать, что по складу характера, Уиллис являлся полной противоположностью Каннингхэму. Однако эти два человека сразу почувствовали взаимную симпатию и потянулись друг к другу, как два противоположных полюса магнита. За годы войны они так тесно сработались, что научились понимать друг друга без слов.

Каннингхэм до конца дней сохранил самое высокое мнение о своем бывшем начальнике штаба: «Я знал его раньше, когда он

служил старшим офицером-торпедистом миноносных сил в составе Флота Метрополии, и позднее, когда он успешно командовал „Нельсоном“, а затем „Верноном“. Я знал, что он считался одним из умнейших и способнейших людей на флоте среди офицеров своего поколения, но лично убедиться, сколь велики были его таланты, мне довелось только после того, как мы встретились при описанные обстоятельствах. Мне потребовалось много времен, чтобы осознать, как мне повезло, что я оставил его начальником штаба. С богатым воображением, всегда исполненный новых идей, он тщательнейшим образом делал любую работу, за которую брался, при этом он был поборником строгой дисциплины — словом, вскоре я обнаружил, что наши взгляды на жизнь практически полностью совпадают».

В целом, следует признать, что командор Уиллис был человеком с довольно ограниченным кругозором, Он неукоснительно придерживался буквы устава и был практически начисто лишен чувства юмора. Возможно, он страдал от каких-то комплексов и неуверенности в себе, поскольку психологически нуждался в постоянном одобрении и похвале от командующего флотом, о Каннингхэме Уиллис отзывался не менее комплиментарно: «…Он был замечательным человеком, хотя подчас с ним было непросто, что вполне объяснимо, если принять во внимание лежавшую на нем громадную ответственность. В отличие от Паунда. Э.Б.К. прекрасно понимал, как работать со штабом, и лично мне с ним было легче во всех отношениях. Иногда я категорически с ним не соглашался, и он проявлял понимание. Бездумных исполнителей он не жаловал».

Среди других офицеров штаба следует упомянуть командира «Уорспайта» капитана 1 ранга Виктора Кратчли. Он получил «Крест Виктории» за отвагу, проявленную при попытке блокирования Остенде в мае 1918 г. Далее следовала отлично подобранная группа молодых и энергичных капитанов III ранга: Ройер Дик (оперативное планирование), Джеффри Барнард (старший артиллерийский офицер флота), Уильям Кари (старший офицер-торпедист), Томас Браунригг (старший инженер-механик флота) и Юстас Гиннес (разведка). Позднее к ним присоединился Мэнли Пауэр — возможно, самый способный офицер в штабе Каннингхэма.

Каннингхэм принял Средиземноморский флот в отличном состоянии и высокой степени боеготовности. Корабли находились в Александрии исключительно по причине итальянской агрессии против Албании. Мальта по-прежнему широко использовалась для докования и ремонта. Однако в случае войны Александрии предстояло стать главной базой флота, хотя для выполнения

такой функции в ней многого недоставало. Противовоздушная оборона города и порта оставалась слабой. Доки и ремонтная база имели весьма ограниченные возможности. Мелкий ремонт кораблей можно было осуществлять у причальных стенок силами рабочих портовых мастерских. Самый крупный в Александрии так называемый Габбари-док мог принимать корабли водоизмещением не более 4.500 т.

Вместе с тем, приготовления Александрии к войне неуклонно продвигались вперед. К лету 1939 года англичане успели обзавестись настоящей верфью с глубоким бассейном и достроить аэродром для морской авиации берегового базирования. Многочисленные склады быстро заполнялись боеприпасами, запчастями и всем прочим, что необходимо для обеспечения флота. Незадолго до ухода из Адмиралтейства Каннингхэм добился отправки в Александрию плавучего дока из Портсмута, способного принимать линейные корабли. Несколько месяцев спустя его доставили на место. Переброска большого плавучего дока с Мальты оказалась невозможной по причине его плачевного технического состояния.

В течение третьей недели июня Каннингхэм на «Уорспайте» посетил Порт-Саид, где он вместе с комендантом порта вице-адмиралом Артуром Бедфордом осмотрел инфраструктуру по обслуживанию военного флота и проинспектировал- береговые батареи, защищавшие вход в Суэцкий канал. Последние совершенно не соответствовали стоявшей перед ними задаче, поскольку были вооружены устаревшими 6-дюймовыми пушками.

В Европе события неуклонно развивались в направлении большой войны. Следующей жертвой германской агрессии со всей очевидностью должна была стать Польша. Британское Адмиралтейство издало приказ с 31 июля укомплектовать полными экипажами резервный флот и держать его в состоянии боеготовности в течение двух месяцев.

Что касается Средиземноморского флота, то здесь главной «головной болью» англичан являлась Италия. Каннингхэм придерживался мнения, что единственно правильный способ действия против Италии, с учетом имевшихся у англичан в восточном Средиземноморье сил и средств, это обеспечить надежную блокаду с моря Ливии. В случае если морские коммуникации противника будут перерезаны, в течение 6 месяцев Ливия, Эритрея. Эфиопия и Итальянское Сомали прекратят сопротивление. Капитуляция итальянской армии в Ливии и одновременные удары с моря по итальянскому побережью в тех местах, где можно причинить наибольший ущерб, сломят моральный дух и волю к сопротивлению у вооруженных сил и

гражданского населения.

Летом 1939 г. Каннингхэм полемизировал с Адмиралтейством, настаивавшем на категорическом недопущении линейных кораблей к действиям против ливийского и сицилийского побережья. По мнению высшего военно-морского командования, потеря одного или двух линкоров от торпед, мин или авиабомб (поскольку итальянская авиация и подводный флот были отнюдь не слабыми) возымеют огромный пропагандистский эффект в стане врага и могут самым существенным образом повлиять на решение Японии вступить в войну против Англии. В Адмиралтействе все еще полагали, что линейный флот может срочно понадобиться на Дальнем Востоке против Японии. Любопытно, что в бытность начальником генерального морского штаба Каннингхэм обнаружил только один внятный и детально разработанный военный план — план переброски флота на Дальний Восток, существовавший еще с тех времен, когда военно-морское ведомство возглавлял адмирал Битти.

В переписке с первым морским лордом Каннингхэм категорическим образом выступил против запрещения линейным кораблям участвовать в наступательных операциях. Он считал, что это подорвет моральный дух экипажей и может привести к негодованию общественного мнения на родине, как это уже было с Гранд Флитом во время Первой мировой войны. Каннингхэм прекрасно понимал, что в каком бы направлении ни шли его линкоры по Средиземному морю, они всегда останутся в пределах досягаемости авиации противника и будут подвергаться риску получить значительные повреждения. С другой стороны, несмотря на огромную опасность со стороны самолетов и подводных лодок, в открытом море они будут в большей безопасности, нежели в таком слабо защищенном порту как Александрия. Рассчитывать на причинение ощутимого морального и материального ущерба противнику можно только в том случае, если в операциях против его побережья будут задействованы все резервы, в том числе тяжелые корабли. В ходе таких операций он также надеялся втянуть в бой линейный флот противника.

В середине июля Каннингхэм провел учения по обстрелу побережья гипотетического противника и отражению атак с воздуха. Эскадры также отработали ситуацию атаки итальянского конвоя, идущего из метрополии в Ливию и Триполитанию. Любопытно, что незадолго до этого итальянцы провели точно такие же учения, причем часть их кораблей изображала британский флот, действовавший с острова Родос. Каннингхэм, конечно, не мог знать, к каким выводам пришли его будущие противники, но поскольку после этого их линейные корабли

стали часто появляться у побережья Киренаики, они сочли такую ситуацию очень вероятной.

Учения английского флота оказались очень поучительными и интересными, и дали командованию большую пищу для размышлений. Каннингхэм решил проверить, как экипажи кораблей смогут выдержать в машинных и котельных отделениях по 48 часов, а также в помещениях между палубами при жаркой погоде, в условиях, когда все водонепроницаемые двери, люки и бортовые иллюминаторы будут задраены по-боевому и оставлен только минимум вентиляции. Старые английские корабли оказались изначально неприспособленными для работы в таких условиях. На эскадре имели место восемь сердечных приступов. Каннингхэм утверждал, что в котельных отделениях некоторых кораблей температура поднялась до 130° по Цельсию. Только новейшие корабли, построенные перед самой войной, имели приемлемую систему вентиляции.

18 августа Каннингхэм получил пространное послание от первого морского лорда. Паунд сообщал, что вопрос о создании всеобъемлющей противовоздушной обороны Мальты наконец-то решен положительно. Остров получит 112 современных зенитных орудий, хотя с выполнением этого заказа придется повременить, поскольку в данный момент Мальта и Гибралтар пока отставлены на второй план, а приоритет отдан организации противовоздушной обороны Александрии, как будущей главной базе флота. Первый морской лорд развеял страхи командующего флотом относительно использования линейных кораблей.

Одновременно Паунд выразил большой пессимизм относительно того, как долго сможет продержаться «Глориес» на ограниченных пространствах Средиземного моря после начала войны, поскольку авианосец сразу станет первоочередной мишенью для самолетов берегового базирования. Однако, пока «Глориес» будет оставаться на плаву, командующему флотом стоит хорошо подумать об атаке его палубной авиацией итальянского флота в Таранто. Такая мысль Каннингхэма уже посещала. При этом он был склонен с большим оптимизмом расценивать способность своего авианосца к выживаемости. Каннингхэм считал, что корабли в открытом море, идущие на большой скорости и с полной свободой маневра, окажутся не такими уж простыми целями для авиации противника. Действительно, как впоследствии подтвердил опыт войны, для того чтобы вывести из строя авианосец, требовалось задействовать огромное численное превосходство самолетов берегового базирования.

Две недели спустя германские армии вторглись на

территорию Польши. Утром 3 сентября Каннингхэм стоял на носовой башне главного калибра «Малайи», наблюдая за гонкой парусных шлюпок на рейде Александрии. В этот момент ему вручили радиограмму с сообщением о том, что Великобритания объявила Германии войну. Делать особенно было нечего. Все возможные приготовления к войне на Средиземноморском флоте уже были проведены. Адмирал писал своей тетушке, что в то день ему ничего не оставалось, как съехать на берег и попить с женой чаю. В тот же день вечером он получил еще одно сообщение: «Уинстон вернулся». Это означало, что Черчилль вновь назначен морским министром. Флот воспринял новость с чувством глубокого удовлетворения.

Вероятность войны с Италией оказалась не столь очевидной. Сразу после вторжения германских войск в Польшу последовало заявление Муссолини, что Италия не возьмет на себя инициативу развязывания военных действий. Тем не менее, Адмиралтейство немедленно издало приказ о конвоировании торговых судов через Средиземное море. Потопление пассажирского парохода «Атения» вечером 3 сентября продемонстрировало, что немецкие подводники не собираются усложняй себе жизнь соблюдением каких-то международных правил и ограничений по ведению войны на море. Средиземноморский флот немедленно приступил к патрулированию к югу от мыса Матапан и в проливе Отранто с целью проверки нейтральных судов на предмет нейтральных грузов.

К концу сентября Каннингхэм с грустью осознал, что если Италия вступит в войну, англичанам придемся отказаться от наступательных действий на суше и-на море, пока не будет обеспечена относительная безопасность метрополии со стороны Германии. Меньше чем через месяц после начала войны отлично обученный и в высшей степени боеспособный Средиземноморский флот начал постепенно таять. Этого следовало ожидать, поскольку для операций в Северном море, сопровождения конвоев в Атлантике и борьбы с германскими рейдерами потребовалось задействовать все резервы. И все же Каннингхэму было горько наблюдать. как великолепно отлаженная военная машина разрушается и растаскивается. Сначала ушла 1-я эскадра крейсеров и несколько эсминцев, за которыми последовали линейные корабли и «Глориес». В конце октября был отозван «Уорспайт», и Каннингхэм остался без флагманского корабля. Второй флагман вице-адмирала Джеффри Лейтон отбыл в метрополию, чтобы принять командование крейсерской эскадрой. С Каннингхэмом остались только контр-адмиралы Джон Тови и Генри Мур. Флотилия Тови сократилась

до 5 австралийских эсминцев, укомплектованных отличными экипажами, но увы, безнадежно устаревших — все корабли 1918 г. постройки.

К концу 1939 г. все военно-морские силы Великобритании на Средиземном море состояли из трех устаревших легких крейсеров типа «К» и 5 упомянутых австралийских эсминцев. Тем не менее, Каннингхэм не сомневался, что война не минует Средиземноморья, где пока царило полное затишье. Прощаясь с офицерами и матросами «Уорспайта». адмирал выразил уверенность, что вскоре встретится с ними вновь.

В первые дни ноября Каннингхэм получил очередное послание Паунда, который обрисовал подробную картину основных тенденций войны на море в водах метрополии. Из письма адмирал узнал все известные на тот момент подробности гибели «Ройял Оука» в Скапа-Флоу, которую счел трагической случайностью. Вместе с тем, Каннингхэм не мог удержаться от невольного восхищения мастерством и бесстрашием командира германской подводной лодки Понтера Принна. Тогда же он впервые узнал о германской магнитной мине.

Большим стимулом в тихой, размеренной и почти что мирной жизни Александрии стало известие о сражении 13 декабря у берегов Южной Америки между тремя британскими крейсерами и «Адмиралом графом Шпее». Английским морским офицерам в Египте и на Мальте пока ничего не оставалось кроме как ждать и наблюдать. Каннингхэм по-прежнему пытался контролировать поток военных контрабандных грузов, стараясь при этом чрезмерно не ущемлять обидчивых итальянцев. Было ясно, что чем дольше они будут держаться в стороне от войны, тем лучше.

Особенно пристально Каннингхэм следил за действиями «своих» бывших кораблей в водах метрополии в Атлантике. Он очень опечалился, когда узнал, что 21 ноября эсминец «Джилет», «один из наших», подорвался на магнитной мине и затонул близ Гарвича. И, напротив, радовался известию о том, что подводная лодка «Сэлмон», также «одна из наших», под командой капитан-лейтенанта Бинфорда, торпедировала немецкую субмарину «U — 36». Вскоре война затронула Каннингхэма лично. 12 декабря 1939 г. на подходе к западным берегам Англии эсминец «Дачес» столкнулся с линкором «Бархэм» и затонул. На нем погиб племянник Каннингхэма лейтенант Джордж Меррей, оставив на Мальте молодую вдову с маленьким ребенком.

В первые дни января 1940 г. Средиземноморский флот получил неожиданное и совершенно бесполезное подкрепление в виде двух вооруженных торговых судов, так называемых вспомогательных крейсеров «Раипура» и «Антенор», которые

собирались заняться контролем контрабандных грузов. Поскольку они имели слишком заметный силуэт для такой работы и каждый из них сам мог перевозить внушительный груз, Каннингхэм потребовал, чтобы они отправлялись туда, где им найдется лучшее применение. Они крейсеровали в течение нескольких недель, а затем покинули Александрию, о чем никто не сожалел.

В апреле 1940 г. «странная война» на Западном фронте закончилась. Германские войска вторглись в Данию и Норвегию. Надежда на то, что Италия более или менее долго останется нейтральной, становилась все более призрачной. 29 апреля первый морской лорд известил Каннингхэма, что Адмиралтейство пытается «наскрести» кое-какой флот для восточного Средиземноморья. Хотя этот флот обещал быть разношерстным, Каннингхэм находился не в том положении, чтобы жаловаться. Планировалось, что линкор «Рэмиллис», сопровождавший конвой из Австрии и Новой Зеландии через Индийский океан, останется в распоряжении командующего Средиземноморским флотом. Позднее в Александрию ожидалось прибытие «Уорспайта», «Малайи», «Ройял Соверена», эскадры крейсеров и некоторого числа эсминцев. Французы также обещали прислать свою эскадру. Первой из больших кораблей в Александрии появилась «Малайя». Неделю спустя, 11 мая прибыл «Уорспайт» и Каннингхэм перебрался на свой прежний флагманский корабль. Подкрепления подходили со всех концов света: вместе с «Рэмиллисом» прибыл австралийский крейсер «Сидней» и новозеландский крейсер «Линдер». Вскоре флот, собравшийся под командой Каннингхэма вновь представлял собой внушительную силу, по крайней мере на бумаге. К началу июня в Александрии стояли 4 линкора, 7-я эскадра крейсеров в составе 5 кораблей, 3-я эскадра крейсеров из 4 единиц, разношерстный набор из 25 эсминцев, старый авианосец «Игл», прибывший из Сингапура, дюжина подводных лодок оттуда же, плавучая мастерская «Тесорс» и плавучая база подводных лодок «Мидуэй». К ним присоединилась французская эскадра под командованием французского вице-адмирала Рене Годфруа, включавшая старый линейный корабль «Лорэйн», три новейших тяжелых крейсера, один легкий крейсер и три эсминца.

Известия из Европы приходили все мрачнее и мрачнее. Танковые армии Гудериана прорвали оборонительные линии французов, Бельгия и Голландия капитулировали, немцы появились у портов на побережье Ла-Манша, началась эвакуация из Дюнкерка. В конце месяца Каннингхэм получил очередное письмо от первого морского лорда, датированное 20 мая, в котором он сообщил, что по всем признакам Италия должна

выступить на следующей неделе. По всей видимости итальянцы будут ждать, пока их гидроавиатранспорт «Мираглиа» пройдет через Суэцкий канал 25 мая и, ориентировочно, 27 мая прибудет в Маесаву, в Эритрее.

Одновременно командующим тремя родами войск на Ближнем Востоке поступил приказ подготовить экспедиционные силы для оккупации Крита и Миноса. «Если территория Греции подвергнется атаке со стороны Италии, экспедиционные силы должны быть высажены на Крит немедленно, без дальнейших консультаций с Лондоном или Парижем. Если война с Италией начнется по любому другому поводу, кроме агрессии против Греции, высадка союзных войск на Крит не должна предприниматься без приказа свыше».

4 французских крейсера немедленно вышли из Александрии в Бейрут, где они готовились принять на борт солдат. Английские войска сосредоточились в Порт-Саиде. 29 мая Каннингхэм информировал Адмиралтейство, что последние приготовления для оккупации Крита завершены. Английские войска смогут высадиться на острове в течение 24–30 часов с момента получения соответствующего приказа, французские — в течение 50 часов. Несколько ранее, в послании, датированном 27 мая. Каннингхэм счел необходимым информировать Адмиралтейство о своих ближайших планах на случай войны с Италией. Свою главную задачу он видел в том, чтобы сохранить контроль над коммуникациями в восточной части Средиземного моря и в Эгейском море, и одновременно перерезать морские пути, связывающие Италию с Додеканезскими островами. При этом он не планировал немедленно блокировать маршруты между Италией и Ливией по причине нехватки легких кораблей и авиации, а также потому что верховное командование пока не планировало наступательных операций против итальянских войск в Северной Африке. В заключении Каннингхэм осторожно добавил, что это вовсе не означает, будто он собирается оставить центральную часть Средиземного моря совсем «без присмотра». Рейды линейных кораблей в этот район будут осуществляться регулярно.

С докладной запиской Каннингхэма ознакомился Черчилль, к тому времени ставший уже премьер-министром, который счел план командующего Средиземноморским флотом «чересчур оборонительным», если не сказать пораженческим. Глава правительства в резкой форме указал на это первому морскому лорду. Паунд, которому с тех пор не раз приходилось брать на себя роль мягкой прокладки в отношениях между Черчиллем и Каннингхэмом, постарался облечь упрек премьера в максимально

обтекаемые и дипломатичные формулировки: «Предполагается, что цель морской войны, сформулированная в вашем послании, является сугубо оборонительной, но я никогда не интерпретировал ее как таковую, и я знаю, что вашим настоятельным желанием является использование всех возможностей для нанесения противнику как можно большего урона даже теми ограниченными силами, которыми вы располагаете».

Однако Черчилль проследил, чтобы Адмиралтейство направило Каннингхэму жестко сформулированную официальную бумагу, в которой ему настоятельно рекомендовали еще раз обдумать точную диспозицию Средиземноморского флота и действия, которые он намеревается предпринять в ближайшем будущем, и изложить их подробнее, чем в предыдущем послании.

Эта телеграмма страшно возмутила и разозлила Каннингхэма. Даже 10 лет спустя адмирал не мог вспоминать о ней без негодования: «Колючее» послание от 5 июня было одним из первых такого рода, полученных мною от мистера Черчилля, который часто бывал тороплив и невыдержан в своих выводах. Конечно, мы понимали то огромное умственное и физическое напряжение, при которых ему приходилось работать, но ведь и нам было не легче. Такие послания, адресованные тем, кто и без того работал не за страх, а за совесть, не поощряли людей, а только раздражали их. Более того, поскольку они подразумевали просчеты в руководстве и управлении, они приносили прямой вред. Если в таком послании действительно возникала необходимость, это означало, что командующий на месте не может адекватно оценить свои шансы на успех и риск, которому он подвергается, что он не готов встретить врага в любой представившейся ситуации и, следовательно, он не соответствует занимаемой должности.

Все же Каннингхэму пришлось дать подробное и аргументированное разъяснение своих военных планов. Сгладила неприятный осадок приписка Паунда, сделанная к официальному посланию Адмиралтейства: «Я сказал премьер-министру, что он может не опасаться, что вы уйдете в оборону, но он настоял на отправке подобных телеграмм всем командующим флотами».

10 июня 2-я флотилия эсминцев находилась в море, занимаясь с помощью двух гидросамолетов поиском итальянских подводных лодок, которые мог ли выдвигаться на боевые позиции. Возможно, эта мера англичан сорвала постановку минных заграждений на подступах к Александрии. В тот день, в 19.00 Каннингхэм получил известие, что Италия объявила войну. Он немедленно отдал приказ флоту разводить пары. Текущие

ремонтные работы. про ходившие на «Рэмиллисе», были немедленно свернуты. Ночью, около 23.00 эсминец «Декой» доложил об обнаружении подводной лодки, идущей в надводном положении, и атаковал ее. На рассвете следующего дня на поверхности моря обнаружилось пятно мазута длиной около 2 миль. Однако до сих пор гибель итальянской подводной лодки в том месте и подтверждается никакими источниками.

В 1 час ночи 11 июня «Уорспайт», «Малайя» «Игл», 5 легких крейсеров и 9 эсминцев вышли в море. В течение дня к ним присоединились крейсеры «Каледон» и «Калипсо». Каннингхэм намеревался подвести с эскадру к Криту с северо-западной стороны, а затем пройдя вдоль его южного берега, выдвинуться на позицию в 8 милях к югу от мыса Матапан. Крейсерам надлежало идти дальше на запад до наступления темноты, после чего они должны были повернуть на юг и атаковать любой встреченный ими итальянский патруль близ Бенгази или Тобрука 12 июня. Одновременно французские крейсеры адмирала Годфруа производили поиск в Эгейском море и близ Додеканезских островов.

Англичане были наслышаны о подвигах итальянской авиации во время Гражданской войны в Испании и потому очень удивились, не встретив практически ни одного самолета, за исключением единственного, замеченного с «Ливерпуля» и «Глочестера» когда они на рассвете 12 июня открыли стрельбу по нескольким итальянским тральщикам близ Тобрука и в ответ подверглись обстрелу береговых батарей. По этому поводу Каннингхэм сообщил в Адмиралтейство: «Я ожидал, что днем наш флот будет часами отбивать массированные атаки бомбардировщиков. На самом деле эскадра линейных кораблей не видела пи одного самолета, хотя большую часть дня провела всего в 100 милях от ливийского берега… Перспектива проводки конвоев через Красное море выглядит вполне обнадеживающей».

Однако с подводными лодками противника англичанам повезло значительно меньше. Первая кровь пролилась в 2 часа ночи 12 июня, когда легкий крейсер «Калипсо» получил торпеду у юго-западного побережья Крита и через полтора часа затонул. При этом погибли 1 офицер и 38 матросов. Итальянская подводная лодка «Багнолини» сработала отлично, поскольку крейсеры плотно прикрывались эсминцами. Флот возвратился в Александрию 14 июня. При входе в гавань корабли проявили максимальную осторожность, поскольку за время их отсутствия итальянские подводные лодки выставили несколько минных полей. Средиземноморскому флоту катастрофически не хватало тральщиков. Патрульные эсминцы утверждали, что им удалось

потопить две подводные лодки и еще нескольким нанести повреждения. Однако их оптимистические реляции не подтвердились действительностью.

В те дни Каннингхэма больше всего беспокоила Мальта. С самого начала войны итальянская авиация бомбила остров день и ночь. Тот факт, что в Валлетте все еще находились его жена и две горячо любимых племянницы, не улучшал настроения адмирала. Как уже говорилось, противовоздушная оборона Мальты оставляла желать много лучшего. Истребители ПВО там отсутствовали вовсе. Начальник ПВО Мальты послал Каннингхэму запрос на разрешение использовать 4 истребителя палубной авиации «гладиатор», которые стояли в портовом ангаре в качестве резервных машин для авианосца «Глориес». Адмирал охотно дал добро. 3 из этих «гладиаторов», управляемые пилотами летающих лодок, успешно сражались с итальянскими бомбардировщиками и даже умудрились причинить им потери, несмотря на то, что их пилоты не имели опыта обращения с истребителями. Любопытно, что два месяца спустя из какого-то отдела Адмиралтейства пришел запрос, на каком основании командующий Средиземноморским флотом разрешил передать резервные самолеты палубной авиации в распоряжение ВВС. «Мне просто интересно», — писал возмущенный адмирал. — «где это должностное лицо находилось, пока шла война».

После возвращения флота в Александрию из первого боевого похода англичане не сидели в праздности. Эсминцы ежедневно прочесывали море в поисках подводных лодок, крейсеры оперировали близ Додеканезских островов, подводные лодки совершали походы через Эгейское море, патрулировали близ Аугусты, Таранто и в проливе Отранто. Французские подводные лодки работали близ Родоса, Лероса, в Мессинском проливе и у Триполи. 20 июня союзные силы под командованием вице-адмирала Джона Тови, державшего свой флаг на «Орионе», в составе французского линкора «Лорэйн», крейсеров «Нептун», «Сидней» и 4 эсминцев вышли в море с расчетом, чтобы ранним утром следующего дня обстрелять Бардию. Еще 5 эсминцев отправились в крейсерство вдоль ливийского побережья до самого Тобрука. Поскольку авиаразведка донесла о наличии в этом порту итальянских крейсеров и эсминцев, Каннингхэм направил им в помощь два французских тяжелых крейсера «Сюффреп» и «Дюге Трюэн» в компании с 3 английскими эсминцами. Бардия подверглась обстрелу в назначенный срок и с хорошими результатами.

Итальянский флот вступил в войну, имея в своем составе более 100 подводных лодок. С 10 июня 1940 года не менее 50 из

них находились в открытом море. До конца месяца в Средиземном море англичанам удалось уничтожить 10 субмарин противника. Особенно отличились на этом поприще 5 эсминцев под общей командой капитана III ранга Мервика Томаса. Каннингхэм поставил перед ними задачу разогнать цепь итальянских подводных лодок, которые, по разведданным, расположились между островом Крит и побережьем Киренаики, в надежде перехватить британский флот, когда он будет двигаться в заданном направлении. В течение двух суток от этого соединения не поступало никаких известий. На третий день Томас сообщил ожидаемое время прибытия своих кораблей в Александрию и запросил транспорт для доставки пленных с двух потопленных им подводных лодок. На обратном пути его корабли атаковали и потопили третью. Это было замечательное достижение, в котором особо отличились эсминцы «Дэйнти» и «Илекс».

Успехами в борьбе с итальянскими подводными лодками корабли Каннингхэма не в последнюю очередь были обязаны действиям британской разведки. Хотя адмирал жаловался на отсутствие агентурной сети в Италии в конце 30-х гг. в связи с вторжением в Албанию, не все обстояло так плохо, как могло показаться на первый взгляд. Специалисты из отдела радиоразведки в Блетчли-парке, в Лондоне, к 1937 г. расшифровали и могли читать практически все итальянские военно-морские коды, в том числе и те, которыми пользовались итальянские военно-морские атташе, аккредитованные в европейских столицах.

В своих неудачах итальянцы отчасти были виноваты сами. Как только в сентябре 1939 г. в Европе началась большая война, итальянское морское командование вышло по неофициальным каналам на представителей британского Адмиралтейства с предложением информировать англичан обо всех передвижениях своих подводных лодок с целью «избежание ненужных инцидентов». Единственное условие, которое они ставили, заключалось в том, чтобы «об этом не стало известно немцам». В результате, на протяжении 9 месяцев от начала Второй мировой войны до вступления в нее Италии англичане были в курсе всех перемещений итальянских подводных лодок и тщательно изучили их обычные маршруты.

Итальянцы, возможно, еще долго оставались бы в неведении относительно того, что англичане читают их секретные коды, если бы не случай. 19 июня английский тральщик «Мунстоун» атаковал в Красном море итальянскую подводную лодку «Галилео Галилей», которая выбросила белый флаг и сдалась. При этом

англичане захватили шифровальные книги и коды. Все было бы хорошо, если бы несколько дней спустя одна из британских газет не опубликовала фотографию геройского тральщика, буксирующего «Галилея» в Аден. С 5 июля 1940 года итальянцы ввели новые коды и шифры, причем разные для подводных лодок и надводных кораблей. Английские специалисты единодушно утверждали, что новые итальянские шифры были великолепны (гораздо лучше немецких) и, скорее всего, расшифровать их так и не удалось бы. Но в конце июля англичанам удалось пленить еще одну итальянскую субмарину «Уеби Сибели» и вместе с ней заполучить новую книгу кодов.

Однако в июле 1940 года на Средиземном море имели место большие потери и среди английских подводных лодок, доставившие Каннингхэму огромное беспокойство. 3 из 10 субмарин, вышедших с началом войны на операции, — «Грэмпус». «Один» и «Орфеус», — не вернулись из похода и их засчитали как погибших. Командование не располагало информацией о причинах их гибели, но было известно, что итальянцы установили противолодочные минные заграждения большой протяженности на подходах к их портам. Каннингхэм подозревал, что молодые отчаянные командиры подводных лодок могли попытаться пройти через них и тем самым подвергли свои корабли и экипажи неоправданному риску. Поэтому он издал приказ, чтобы впредь подводники не заходили в пределы этих заграждений, за исключением тех случаев, если им придется преследовать особо важную боевую единицу противника.

До конца июня англичане провели конвой из Дарданелл и греческих портов в Порт-Саид под эскортом «Кейптауна», «Каледона» и 4 эсминцев, и еще два конвоя, 13-узловый и 9-узловый, от Мальты до Александрии. Сопровождал эти конвои адмирал Тови с 7-ой эскадрой крейсеров. Дальнее прикрытие обеспечивали «Ройял Соверен». «Рэмиллис», «Игл» и 8 эсминцев. Летающие лодки, работавшие впереди по курсу конвоя, доложили о 3 итальянских эсминцах, возвращавшихся из Ливии в Италию. Крейсеры изменили курс и полным ходом двинулись наперехват. 28 июня в 18.30 они обнаружили корабли противника примерно в 27 милях к юго-западу от мыса Матапан, идущих на высокой скорости в юго-западном направлении. Крейсеры открыли огонь на пределе дистанции, и прежде чем итальянцы, пользуясь преимуществом в скорости, успели ускользнуть, эсминец «Эсперо» был остановлен удачным попаданием и затонул,

Сам по себе эпизод был незначительным, но он резко поднял вопрос о пополнении боезапаса Средиземноморского флота в Александрии. Потопление одного эсминца, водоизмещением в

1100 т., потребовало громадного расхода 6-дюймовых снарядов. При 20-пушечных залпах «Ливерпуля» и «Глочестера» боезапас таял буквально на глазах. Ближайшие резервы Средиземноморского флота хранились в зоне Суэцкого канала и составляли примерно 800 выстрелов на орудие. Другие ближайшие склады находились в Дурбане, в 6000 миль от Александрии. Если боезапас в зоне капала разделить в пропорции по 800 выстрелов на орудие между крейсерами, участвовавшими в вечернем бою 28 июня, то они как раз израсходовали 50 % содержимого своих бомбовых погребов. Такое положение дел сильно обеспокоило Камнингхэма. Дефицит боеприпасов сохранялся в течение нескольких недель.

Бомбардировка Бардии 21 июня 1940 г. стала последней совместной операцией кораблей английского Средиземноморского флота с французской эскадрой. 24 июня 1940 г. Каннингхэм получил известие, что Франция капитулировала. Командующий и все офицеры его штаба чувствовали себя совершенно подавленными. Адмирал нервно расхаживал по квартердек, «Уорспайта». Единственным человеком, на которого эта новость не произвела удручающего впечатления. оказался Джон Тови. Он немедленно прибыл на борт флагманского корабля и, широко улыбаясь, объявил обескураженному Каннингхэму: «Теперь я уверен, что войну мы выиграем, сэр. Союзников у пас больше нет». Однако последнему было не до шуток.

Капитуляция Франции поставила массу проблем перед ее главной союзницей — Великобританией. Одним из наиболее серьезных был вопрос о дальнейшей судьбе французских боевых кораблей. Разгром сухопутной армии Франции никак не повлиял на боеспособность к флота, прочно занимавшего второе место среди флотов великих европейских держав. На его кораблях сохранялась железная дисциплина и он продолжал оставаться сбалансированным и эффективным инструментом войны под жестким контролем командующего военно-морскими силами Франсуа Дарлана.

На момент капитуляции главные силы французского флота состояли из пяти 22.000-тонных дредноутов «Бретань», «Прованс», «Лорэйн». «Курбе» и «Париж», построенных в 1913–1916 гг. Первые три в 1932–1935 гг: прошли основательную модернизацию. Далее следовали два новейших линкора «Дюнкерк» и «Страсбург», водоизмещением по 26.500 т… вошедшие в состав флота в 1937–1938 гг. Эти корабли развивали скорость хода более 30 узлов и были вооружены восемью 330 мм орудиями в двух четырехорудийных башнях. Несмотря на

«скромный» по сравнению с «вашингтонскими» супердредноутами калибр, их пушки могли стрелять 560 кг снарядами на дистанцию до 42 км, а с расстояния 28 км пробивать 300 мм броню. «Дюнкерк» и «Страсбург», как минимум, на равных могли бы сразиться с германскими «Шарнхорстом» и «Гнейзеиау»,

Флот Третьей Республики вот-вот должен был пополниться еще двумя линкорами — «Ришелье» и «Жан Баром». Полное водоизмещение каждого из этих монстров, вооруженных восемью 380 мм орудиями в четырехствольных башнях, достигало 48000 т. Они могли развивать скорость до 32 узлов, а система их броневой защиты считалась лучшей из когда-либо создававшихся для линкоров. Французский флот также располагал 7 тяжелыми крейсерами с 203 мм орудиями главного калибра; 11 легкими крейсерами, от 5800 до 7600 т. водоизмещением; 28 большими океанскими эсминцами, водоизмещением от 2100 до 2800 т., 26 малыми эсминцами и 78 подводными лодками. За исключением 5 старых дредноутов, ни один из французских кораблей не имел срока службы более 14 лет. Новейшие эсминцы не уступали лучшим аналогичным образцам других флотов мира. Экипажи кораблей на 80 % состояли из опытных, прослуживших уже по многу лет контрактников.

Франсуа Дарлан вполне обоснованно гордился французской морской мощью, которую считал делом всей своей жизни. Незадолго до войны он с гордостью описал британскому морскому атташе в Париже высокие боевые качества «Дюнкерка», «Страсбурга» и новейших лидеров эсминцев, в заключении спросив: «А у вас, англичан, есть что-нибудь подобное»?

Британские политики и военные прекрасно понимали, как много в этот критический момент зависит от адмирала Дарлана. Уже после войны Черчилль писал по этому поводу: «Адмиралу Дарлану было достаточно уйти на одном из своих кораблей в любой порт за пределами Франции, чтобы стать хозяином всех французских владений вне зоны германской оккупации… Он мог бы увести с собой за пределы досягаемости немцев четвертый военный флот в мире, офицеры и матросы которого были лично преданы ему. Поступив таким образом, Дарлан стал бы главой французского Сопротивления с могущественным оружием в руках. Британские и американские доки и арсеналы были бы предоставлены в его распоряжение для обслуживания флота… Вся Французская колониальная империя поднялась бы за ним. Никто не смог бы помешать ему стать освободителем Франции. Слава и могущество, к которым он так настойчиво стремился, были в его руках. Вместо этого он прошел через два года шаткого и беспокойного правления к насильственной смерти,

осквернённой могиле, и его имя навеки было проклято французским флотом и нацией, которым он некогда сослужил хорошую службу».

Когда к середине июня 1940 г. стало ясно, что поражение Франции неизбежно, англичане начали настойчиво добиваться от французского правительства и Дарлана гарантий, что флот Франции не будет сдан Италии и Германии, и намекали, что всем французским военным кораблям будет оказана самая теплая встреча в британских портах. Дарлан заверил их, что флот никогда не будет сдан фашистам. Однако в близком окружении французский адмирал неоднократно заявлял, что он «не для того создавал флот, чтобы сдать его англичанам». Так же как генералы Вейган и Петен, Дарлан принадлежал к лагерю «пораженцев». Он не сомневался, что после того, как Франция выйдет из войны, Англия продержится недолго. И потому он собирался сохранить флот «при себе», как предмет будущего торга с победителями, как нечто такое, что хотел бы иметь прозапас заключенный, собирающийся шантажировать своих судей и тюремщиков. Одновременно военный флот оставался для адмирала Дарлана чем-то очень личным, с чем была связана большая часть его жизни. В этой связи уместно будет привести высказывание Шарля де Голля: «Флот — это вотчина Дарлана. А феодал никогда не сдает свою вотчину».

Так или иначе, накануне капитуляции Дарлан увел почти все свои корабли в порты Французской Северной Африки. «Ришелье», только что закончивший ходовые испытания,18 июня покинул метрополию и 23-го бросил якорь в гавани Дакара. Днем позже в Касабланку прибыл «Жан Бар». Те корабли, которые оказались не в состоянии самостоятельно передвигаться, были затоплены. Лишь очень немногие в момент капитуляции Франции оказались в британских портах и были интернированы.

В 20-х числах июня 1940 г. основные соединения французского флота распределились между Мерс-эль-Кебиром (военная гавань в порту Оран), Дакаром, Касабланкой, Сфаксом и Александрией. Наиболее мощная эскадра, в составе которой находились линейные корабли «Дюнкерк», «Страсбург», «Прованс» и «Бретань», сосредоточилась в Мерс-эль-Кебире. Вторая по величине эскадра под командованием вице-адмирала Годфруа, стояла, как уже говорилось, в Александрии.

А что же тем временем победители? За три дня до начала германо-французских переговоров о мире Гитлер отправился в Мюнхен, чтобы увидеться с Муссолини и постараться погасить непомерные притязания своего союзника. Ибо за свою роль статиста на поле битвы дуче потребовал ни много ни мало Ниццу,

Корсику. Тунис и Джибути, а затем Сирию, базы в Алжире, оккупацию итальянцами Франции до самой Роны, выдачу ему всего (!) французского флота и, если возможно, то и Мальты, а также английских прав в Египте и Судане. Однако Гитлер, занятый в мыслях уже следующим этапом войны, сумел доказать ему, что честолюбивые притязания Италии затянут победу над Англией. И дело было не только в том, что форма и условия перемирия могли бы оказать значительное психологическое воздействие на решимость Англии продолжать борьбу, — куда больше Гитлер опасался того, что наисовременнейший французский флот, будучи недоступным для него, поскольку корабли уже ушли в гавани Северной Африки, воспримет сверхтяжелые условия как повод, чтобы перейти на сторону Англии, а то и вообще, базируясь в колониях, продолжать борьбу от имени Франции. Возможно, наконец, что им чуть-чуть двигало и чувство великодушия, но так или иначе ему удалось отговорить Муссолини от алчных вожделений и в итоге убедить его в том, что самое главное сейчас — иметь такое французское правительство, которое пойдет на перемирие. И как бы ни была итальянская сторона в своей эйфории разочарована результатами этих переговоров, поведение Гитлера и его аргументы возымели действие. Министр иностранных дел Фашистской Италии Галеаццо Чианр так охарактеризовал Гитлера в своем дневнике: «Он говорит сегодня со сдержанностью и осмотрительностью, которые, после такой победы как у него, действительно поражают. Меня нельзя подозревать в слишком нежных чувствах к нему, по в этот момент я им действительно восхищаюсь».

Тем временем в Лондоне не собирались проявлять снисхождения к своим бывшим союзникам. Черчилль писал: «В вопросе, столь важном для обеспечения безопасности всей Британской Империи, мы не можем себе позволить полагаться только на слово адмирала Дарлана. Как бы благи ни были его намерения, его могут силой заставить сдаться или поставить на его место другого министра, который без колебаний обманет наше доверие. Самым важным для нас является уверенность в двух новейших линейных кораблях „Ришелье“ и „Жан Баре“. Если они попадут в руки немцев, те смогут выстроить мощную боевую линию, когда линкор „Бисмарк“ будет закончен в августе следующего года. Против этих быстроходных и мощных кораблей мы сможем выставить только „Нельсона“, „Роднея“ и устаревшие линкоры вроде „Вэлиента“. „Страсбург“ и „Дюнкерк“, несомненно, причинят нам громадный вред, если попадут в руки противника, но именно те два новейших корабля смогут изменить весь ход войны (на море)…Любой ценой нельзя упустить

„Ришелье“ и „Жан Бар“, в особенности первого».

На совещании кабинета министров, проходившем с участием первого морского лорда и офицеров генерального морского штаба, все же было решено первой нейтрализовать самую большую французскую эскадру во главе с «Дюнкерком» и «Страсбургом», стоявшую в Мерс-эль-Кебире. Эта миссия возлагалась на соединение «Н» под командованием вице-адмирала Джеймса Сомервилла, которое спешно сформировали с тем, чтобы заполнить «вакуум силы», образовавшийся в западной части Средиземного моря с выходом из войны Франции. В состав новой эскадры вошли линейный крейсер «Худ», линкоры «Вэлиент» и «Резолюшн», авианосец «Арк Ройял», 2 крейсера и 11 эсминцев. Сомервиллу надлежало в ультимативной форме предложить командующему французской эскадрой вице-адмиралу Марселю Жасулю четыре альтернативы на выбор: присоединиться к английскому флоту и продолжить участие в войне; увести корабли в английские порты, списать экипажи на берег и репатриировать их во Францию; увести корабли в порты французской Вест-Индии и там их разоружить; затопить корабли прямо в гавани. В случае непринятия одного из предложенных вариантов Сомервилл имел приказ уничтожить французскую эскадру прямо в Мерс-эль-Кебире.

С капитуляцией Франции эскадра адмирала Годфруа в Александрии превратилась для Каннингхэма в громадную обузу. Он не мог вывести свой флот на боевые операции, оставив позади себя в бухте полностью боеспособное соединение французского флота. Адмирал не без основания предполагал, что едва его корабли исчезнут из вида, как Годфруа уведет свою эскадру в Бейрут или даже во Францию, где она может попасть в руки немцев или итальянцев. 29 июня Каннингхэм получил радиограмму из Адмиралтейства, извещавшую о желательности захвата французских кораблей в Александрии, одновременно с операцией в Оране, которая должна была начаться утром 3 июля. Адмиралтейство также запросило командующего флотом «изложить свою точку зрения на лучший способ достижения этой цели с минимальным риском кровопролития и возможности применения оружия французами».

«Для меня сама идея была абсолютно неприемлемой», — писал Каннингхэм, — «офицеры и матросы на французских кораблях были нашими друзьями. Со многими из них у пас сложились добросердечные отношения, поскольку мы сражались плечом к плечу. Более того, вице-адмирал Годфруа являлся человеком чести, которому мы могли полностью доверять. Неожиданно и без предупреждения атаковать и захватить его

корабли, в результате чего среди матросов наверняка был бы большие жертвы, казалось мне не только актом чистейшего вероломства, но и совершенно излишним»

Каннингхэм понимал, что если французскими экипажам станет известно о готовящемся насильственном захвате их кораблей, это может привести к ожесточен ному сопротивлению с их стороны и настоящему сражению между двумя эскадрами прямо на внутреннем рейде Александрии. Такой бой мог иметь своим последствием большое кровопролитие и затопление корабля в «самых нежелательных местах». Для английского командующего было совершенно ясно, что в Александрии проблема могла решаться только путем переговоров. Свою точку зрения он подробно обосновал в ответной телеграмме Адмиралтейству, отправленной 30 июня. 1 июля из Лондона пришел ответ, который, по выражению Каннингхэма, «уже в большей степени соотносился с реальной ситуацией». Командующий флотом получил «добро» на ведение переговоров.

Самым лучшим вариантом британское высшее морское командование считало включение французский кораблей в состав английского флота и использование их в боевых операциях. Каннингхэма уполномочил сообщить, что всем представителям личного состава, которые пожелают продолжить службу, будет выплачиваться жалование и предоставляться такие же льготы, как и английским морякам. Остальных надлежало репатриировать на родину. Если такая возможность окажется неосуществимой, французскому адмиралу, предлагалось на выбор два варианта. Первое: корабли останутся в Александрии с неполными экипажами. по будут немедленно приведены в состояние негодности к боевым действиям. С условием, что англичане смогут использовать их только в том случае, если немцы или итальянцы нарушат договор о перемирии. Правительство Великобритании брало на себя ответственность за выплату жалования экипажам и содержание кораблей. Если адмирал Годфруа начнет настаивать на разоружении своих кораблей, прежде чем он их покинет, Каннимгхэму разрешалось принять это условие. Второе: корабли должны быть выведены в море и потоплены на большой глубине.

Каннингхэм получил указание ознакомить французского адмирала с означенными условиями в 7.00 утра 3 июля, особо при этом подчеркнув желательность видеть его моряков сражающимися против держав фашистского блока. Время было выбрано намеренно, поскольку действия против французского флота в Мерс-эль-Кебире планировалось начать ранним утром 3 июля. Поскольку Каннингхэм также получал все радиограммы,

адресованные Адмиралтейством Сомервиллу, он был хорошо осведомлен о содержании всех приказов и ходе операции в Оране.

Вторник 2 июля стал для британского Средиземноморского флота днем напряженного ожидания. До начала переговоров Каннингхэм ознакомил всех британских флагманов и командиров кораблей с тем, что предстояло делать, а также провел необходимые приготовления для захвата французских кораблей на тот случай, если правительство будет на этом настаивать. Французскому адмиралу передали приглашение прибыть на линкор «Уорспайт» к 7 утра на следующий день. Весьма неурочный час для переговоров наверняка заставил французского командующего заподозрить что-то неладное. Годфруа прибыл точно в назначенное время в сопровождении своего начальника штаба и был встречен почетным караулом морской пехоты с оркестром. Каннингхэм принял его в присутствии тех офицеров, кому обычно положено участвовать в подобных встречах. Переговоры прошли в дружественной, но полностью официальной обстановке. Все говорили по-английски, если возникало какое-то недопонимание, капитан III ранга Ройер Дик переводил. Годфруа пытался держаться дружелюбно и непосредственно, но от его собеседников не укрылось большое внутреннее напряжение, которое он тщательно пытался скрыть. Годфруа наотрез отказался передать свою эскадру в распоряжение британского правительства — его корабли не могут сражаться ни под каким другим флагом, кроме французского. В любом случае, ему потребуется время для консультаций с правительством. Начало было не слишком вдохновляющим. Тем не менее, Каннингхэм настоятельно рекомендовал своему vis-a-vis информировать об этом предложении французские экипажи с тем, чтобы они имели свободу выбора. Он пригрозил, что в противном случае обратится к ним непосредственно, «через голову» французского адмирала.

Когда Каннингхэм перешел ко второму варианту, т. е. консервации французских кораблей в Александрии в небоеготовном состоянии, лицо французского адмирала «определенно просветлело». Годфруа сказал, что он, пожалуй, примет это предложение. Правда, ему потребуется немного времени на обдумывание. К возможности затопления своей эскадры в открытом море французский командующий отнесся «без восторга». Британский адмирал постарался укрепить решимость своего французского коллеги в принятии второй альтернативы, подчеркнув, что тем самым он сохранит корабли для Франции после окончания войны. Если же итальянцы нарушат перемирие, то боеготовность эскадры можно будет быстро восстановить и возобновить ее участие в военных

действиях. На этом переговорщики расстались.

Тем временем эскадра Сомервилла появилась перед Мерс-эль-Кебиром. Начались тяжелые многочасовые переговоры. Кровавый закат уже окрасил водную гладь, срок ультиматума давно истек, а британский адмирал, постоянно понукаемый радиограммами Черчилля, все не решался открыть огонь. Уж очень невероятной казалась Сомервиллу сама мысль стрелять в своих вчерашних союзников, с которыми он еще совсем недавно сопровождал атлантические конвои и охотился за германскими рейдерами. Наконец, в 17.54 гром орудий на десятки километров прокатился над африканским берегом: британские линкоры начали обстрел стоявшей в гавани Мерс-эль-Кебира эскадры адмирала Жансуля. Впервые за 125 лет, прошедших со времен битвы при Ватерлоо, англичане и французы нацелили пушки друг на друга.

В непредсказуемом и извилистом пути великой войны нет ситуации более печальной и отвратительной, когда вчерашние союзники начинают уничтожать друг друга на глазах торжествующего общего врага. Французские корабли метались в тесной гавани, не имея свободы маневра и даже возможности задействовать против англичан все свои пушки. 36 15-дюймовых орудий тяжелых кораблей соединения «Н» молотили беспрерывно, круша всех и вся своими 800 кг снарядами. В считанные минуты трехснарядный залп поразил «Дюнкерк». Один из снарядов вывел из строя вторую башню главного калибра, перебив половину орудийной прислуги. Два других взорвались во внутренних помещениях, сокрушив котельное отделение и электрогенераторы. На «Дюнкерке» прервалась подача электроэнергии, вышла из строя система управления огнем главного калибра, начались пожары. В 18.13 «Дюнкерк» сел на дно.

Многократные попадания громадных снарядов в «Бретань» вызвали взрыв боезапаса. Объятый черным дымом и пламенем с носа до кормы, французский линкор с грохотом опрокинулся вверх килем, похоронив в своей стальной утробе больше тысячи офицеров и матросов. Несколько минут спустя сел на дно подбитый «Прованс». Взрывом 15-дюймового снаряда эсминцу «Могадор» оторвало корму, но он каким-то чудом остался на плаву, медленно дрейфуя по акватории. Все было кончено за 15 минут — в 18.1 ˚Сомервилл приказал прекратить огонь.

И только «Страсбург» среди всеобщей сумятицы, скрытый тучами черного дыма от горящих кораблей и портовых сооружений, незаметно прошел вдоль самого берега вырвался в открытое море. Сомервилл считал, что ни один корабль бывших

союзников не сможет выйти в море, поскольку незадолго перед операцией у входа в гавань Орана было выставлено заграждение из магнитных мин, и французы знали об этом. Однако между минным полем и берегом остался свободный проход, шириной в три кабельтовых, которым и воспользовался «Страсбург».

Неожиданно в 18.20 пришло сообщение с самолета-разведчика с «Арк Ройяла»: «Линкор типа „Дюнкерк“ в открытом море. Движется с большой скоростью курсом на восток». Вначале Сомервилл этому просто не поверил. Однако примерно 20 минут спустя второй самолет полностью подтвердил сообщение первого. «Худ» и несколько эсминцев немедленно ринулись в погоню, — но куда там! Французский линкор подвергся двум атакам с воздуха. Первый раз 6 «суордфишей» отбомбились по нему 250 кг «полубронебойными» бомбами. Примерно час спустя еще 5 самолетов с «Арк Ройяла» пытались его торпедировать. Участники обоих налетов божились, что поразили «француза» как минимум одной бомбой и одной торпедой. Тем не менее, в 20.2 ˚Сомервилл остановил преследование, осознав, что за «Страсбургом» ему не угнаться.

В Александрии ситуация поначалу развивалась в желаемом для англичан направлении. Дипломатический такт и терпение, проявленные Каннингхэмом, поразили офицеров его штаба. Все были уверены, что Годфруа станет действовать соответственно второму варианту. Английский командующий поспешил известить об этом Адмиралтейство, и напрасно. В полдень Каннингхэму принесли пространное письмо, написанное по-французски. После многословных разъяснений своего понимания воинского долга, Годфруа объявил, что он вправе единолично принять решение о разоружении своих кораблей без консультаций с французским правительством. Поэтому он решил затопить свою эскадру в открытом море и просил дать ему 48 часов на подготовку к эвакуации экипажей.

Тогда Каннингхэм направил французскому адмиралу письмо личного характера, в котором убеждал его отказаться от опрометчивых действий. Наконец, в 17.30 английский командующий получил известие, что на французских кораблях начали сливать топливо и свинчивать боеголовки с торпед. Полчаса спустя пришла радиограмма с известием, что эскадра Сомервилла открыла огонь по французскому флоту в Мерс-эль-Керибе. В 20.15 поступило сообщение из Адмиралтейства с припиской Черчилля: «Адмиралтейство в курсе, что на французских кораблях сливают топливо. Сокращение экипажей, особенно старшинского состава, должно начаться немедленно посредством высадки их на берег или перегрузки на транспорты,

и завершиться до наступления темноты. Возражения не принимаются».

Эта критика заставила Каннингхэма «скрипеть зубами от ярости». В Лондоне явно были недовольны слишком медленным развитием событий и совершенно не отдавали себе отчета в том, насколько напряженная и взрывоопасная ситуация царила в александрийской гавани. Каннингхэм немедленно собрал флагманов на борту «Уорспайта» и ознакомил их с последними новостями из Лондона и Орана. Он также сообщил им. что намерен принять, по его мнению, единственное правильное на тот момент решение — игнорировать приказ из Лондона. Все, без исключения, с ним согласились.

Ночью Годфруа получил полную информацию о трагедии в Мерс-эль-Керибе. Он прекратил слив топлива и приказал экипажам оставаться на кораблях. Начальник штаба флота Алджернон Уиллис отправился на французский флагман урезонивать Годфруа. У них получился длительный и очень болезненный диалог никакие уговоры или угрозы применения силы не произвели на французского адмирала должного впечатления. Прослышав об ультиматуме, предъявленном французскому флоту в Мерс-элъ-Керибе и получив приказ своего командования выйти в море любой ценой, применив силу, если потребуется, он теперь наотрез отказывался продолжать слив топлива и отпустить матросов со своих кораблей. Теперь Годфруа уже отказывался выйти в море и добровольно затопить свои корабли на глубокой воде. Он кричал, что если ему не позволят выйти из бухты, он станет пробиваться силой, хотя прекрасно понимал, что это приведен: сражению. Он дошел до того, что обещал потопить свои корабли прямо в гавани, если к ним попробуют применить силу, заверяя в то же время, что он сделает это максимально удобным для англичан способом Словом, Годфруа был на грани истерики и едва контролировал свои слова и поступки.

На рассвете 4 июля Каннингхэму доложили, что на французских кораблях расчехляют орудия и разводят пары. Эскадра Годфруа готовилась с боем прорываться в открытое море. Это был самый драматический момент. Буксиры уже начали разворачивать стоявшие на якорях британские линкоры так, чтобы они получили возможность вести стрельбу по французским кораблям полными залпами. Эсминцы и подводные лодки получили приказ выпустить торпеды во французские корабли, если те начнут двигаться к выходу из гавани или откроют огонь.

Однако, несмотря на нервное напряжение предшествующего дня и две бессонные ночи, английский командующий не потерял

способности действовать хладнокровно и расчетливо. Он знал, что пройдет 6–8 часов прежде чем французские корабли разведут пары в смогут стронуться с места. По поручению Каннингхэма Ройер Дик быстро набросал текст обращения ко всем французским офицерам и матросам, в котором заклинал их воздержаться от безрассудного кровопролития и сообщал условия сдачи, предложенные английским правительством. Текст обращения несколько раз передали семафором всем французским кораблям. Каждому английскому кораблю Каннингхэм поручил «шефство» над соответствующим французским кораблем с тем, чтобы их командиры и офицеры убедили бывших союзников принять разумное решение.

На рейде Александрии засновали катера и шлюпки. На палубы и мостики французских кораблей высыпали люди. Там начались настоящие митинги. Около полудня Канмингхэм, стоявший все это время на мостике «Уорспайта», увидел, что командиры кораблей французской эскадры собираются на борту их флагманского крейсера. Примерно час спустя английского командующего известили, что Годфруа желает с ним встретиться. Каннингхэм тут же согласился его принять. Адмирал Годфруа, бледный, звенящим от нервного напряжения голосом сообщил, что он вынужден подчиниться превосходящей силе. После этого адмиралы без проблем договорились о порядке слива топлива с французских кораблей, выгрузке боезапаса и списании экипажей на берег.

«Никогда в своей жизни», — писал Каннингхэм, — «я не испытывал такого всепоглощающего чувства благодарности и облегчения, как при заключении этого соглашения, и то же чувство испытал каждый офицер и матрос нашего флота. Мы всей душой стремились избежать любого конфликта с нашими союзниками. Большую роль в предотвращении непоправимого сыграли наши командиры кораблей, побывавшие на французских кораблях».

Все последующие долгие и изнурительные месяцы вице-адмирал Годфруа провел на борту своего флагманского корабля крейсера «Дюкен» в Александрии. Он практически не сходил на берег. Все его помыслы были заняты судьбами Франции и трагедией в Мерс-эль-Керибе. Экипажи кораблей его эскадры были сокращены на 70 %. Вместо ожидаемой деградации по причине вынужденного безделья его матросы и офицеры оставались отлично дисциплинированными и подтянутыми. Позднее представители «Свободной Франции» возводили обвинения на Годфруа, будто он тайком возвращал на корабли механизмы орудий, выгруженные на берег в соответствии с

соглашением. Проверка показала, что эти обвинения не имели под собой почвы. После высадки союзников в Северной Африке в ноябре 1942 года Годфруа не пожелал присоединиться к Антигитлеровской коалиции. Возможно, одиночество и бездеятельность в течение двух с половиной лет повлекли за собой определенную зацикленность его ума. Ни уговоры адмирала Генри Харвуда. ни французские эмиссары из Алжира не возымели действия. Видимо, события 3–4 июля 1940 года оставили в его душе слишком глубокий след. «Меры экономического воздействия», предпринятые против его эскадры, только усугубили его упрямство. Однако после окончания войны на родине Годфруа не сочли пособником вишистов и он доживал спокойную и обеспеченную жизнь военного пенсионера на юге Франции.

Вечером 4 июля, когда стало ясно, что проблема французской эскадры в Александрии пришла к благополучному завершению. Каннингхэм получил персональную телеграмму от морского министра и первого морского лорда: «После напряженной и чреватой самыми непредсказуемыми последствиями ситуации ваши переговоры увенчались полным успехом. Мы шлем вам самые искренние поздравления. Премьер-министр также желает, чтобы мы передали вам его поздравления». Действительно, 3–4 июля 1940 года в Александрии Каннингхэм добился блестящего дипломатического успеха, благодаря которому были сохранены жизни тысяч моряков и военные корабли. Он и до того пользовался непререкаемым авторитетом у офицеров штаба Средиземноморского флота, его качества решительного и опытного военачальника ни у кого не вызывали сомнений. Но совершенно неожиданно проявленные им исключительный такт, терпение и несомненный дипломатический талант в переговорах с французским командующим, стали для них полнейшим сюрпризом. «Моральные качества и широта взглядов, проявленные Каннингхэмом в тот момент», — писал Ройер Дик, *4* «впервые позволили нам осознать, что он обладает качествами истинного величия. Конечно, мы знали его как прекрасного военачальника, но он так мастерски решил французскую проблему, что остается только сомневаться, кто еще на его месте смог бы проявить такую выдержку и изобретательность ума, не говоря уже о моральном мужестве проигнорировать приказ свыше. Это было воистину по — нельсоновски».

Дипломатический успех Каннингхэма в Александрии выставил в совершенно противоположном свете, с моральной и политической точки зрения, позицию Черчилля, который буквально заставил Сомервилла расстрелять французские

корабли в Мерс-эль-Керибе. Ройер Дик впоследствии утверждал, что «Уинстон никогда не простил Каннингхэму Александрию». Каннингхэм также до конца жизни остался убежденным в своей правоте. Пять лет спустя после окончания войны он писал: «90 % старших морских офицеров, включая меня, считали и продолжают считать Оран страшной ошибкой».

В связи с вышеизложенным возникает вопрос, если Оран являлся «страшной ошибкой», можно ли было ее избежать? Как уже говорилось. Гитлер не собирался настаивать на сдаче Французского военного флота державам-победительницам. Напротив, он стремился максимально смягчить условия перемирия, чтобы не спровоцировать французские корабли перейти на сторону Великобритании. В этом случае особенно ценным приобретением для англичан стали бы новейшие французские эсминцы, чей вклад в противолодочную оборону атлантических конвоев при таком сценарии был бы неоценим. Фактически, Гитлер считал наилучшей альтернативой потопление французского флота. Среди массива документов, открытых после окончания Второй мировой войны, нет ни одного свидетельства, которое бы подтвердило, что Редел или Дениц требовали раздела французского флота или всерьез обсуждали вопрос о возможном укомплектовании французских кораблей немецкими экипажами.

Современные английские историки оправдывают торопливость действий Черчилля и избранный им наиболее жесткий и кровавый вариант решения проблемы французского флота тем, что на тот момент англичанам не были известны истинные намерения Гитлера. Напротив, ходили упорные слухи, будто немцы уже готовятся отправить своих моряков самолетами в Оран, Дакар и Касабланку для укомплектования французских кораблей. Но ведь в британском Адмиралтействе сидели профессионалы и любой из них понимал, что это чистейший нонсенс. Ни один немецкий политик или адмирал, находившийся в здравом уме, не мог требовать включения в состав германского флота французских кораблей вместе с их экипажами. В этом случае они не могли бы на них положиться, как на эффективный и надежный инструмент ведения войны. Для того чтобы укомплектовать четвертый по величине флот в мире своими экипажами, потребовались бы немедленно десятки тысяч обученных матросов, офицеров и старшин. Такого резерва в Германии просто не было.

Зато имеется немало документов, свидетельствующих, что Черчилль намеренно избрал самый кровавый вариант решения этого вопроса. Беседуя с госсекретарем США Корделлом Хэллом в

декабре 1941 г… Черчилль обмолвился, что «поскольку многие люди во всем мире считали что Великобритания готова вот-вот капитулировать, он хотел этими действиями (3 июля 1940 г. в Мерс-эль-Кебире. — Д.Л.) показать, что она по-прежнему намеревается сражаться». Некоторые английские историки утверждают, что этот аргумент пришел на ум Черчиллю уже постфактум, после событий 1940 г. Но отрывок из неопубликованной автобиографии личного секретаря Черчилля Эрика Сила свидетельствует о том, что этот аргумент довлел над британским премьером с самого начала: «Он был убежден что на американцев произведет впечатление безжалостность в отношении безжалостного врага; и в его понимании, самым важным в нападении на французский флот в Оране будет реакция Америки, поскольку это станет самой ясной демонстрацией того, что мы убеждены в своем намерении сражаться до конца и готовы дойти в этой борьбе до любых пределов. Демонстрация этой безжалостности была, естественно, рассчитана не на англичан, поскольку ему пришлось принуждать к ней своих подчиненных, в особенности, адмиралов, не желавших стрелять в своих бывших товарищей по оружию. Но такова была политика Черчилля; он остался тверд и непреклонен в осознании ее необходимости и всеми силами стремился проводить ее в жизнь».

Таким образом. Оран был «случайной ошибкой», он являлся результатом намеренной политики Черчилля, стремившегося к самой кровавой развязке. В этом-то и заключалась ошибка. Когда в Марсель начали сотнями прибывать гробы с телами погибших военных моряков из Орана, по Франции прокатилась волна возмущения. Германский историк генерал Курт Типпельскирх совершенно прав, утверждая, что при более продуманной пропагандистской политике, Гитлер мог бы извлечь из этой ситуации огромные политические дивиденды. Действия Каннингхэма в Александрии продемонстрировали всему миру, как можно было решить этот вопрос по-другому. Поэтому адмирал Каннингхэм превратился для Черчилля и его последующих апологетов в весьма неудобного свидетеля.

Возьмем самую подробную и обстоятельную биографию Уинстона Черчилля, вышедшую в Англии в 1966–1988 гг. Она насчитывает 8 томов, свыше тысячи страниц каждый. Все они имеют по 2–3 «сопроводительных тома» документов. Ее авторов Мартина Гилберта и Рандольфа Черчилля никак нельзя упрекнуть в торопливости или незнании каких-то факта Событиям в Оране 3–4 июля 1940 г. посвящена целая глава. В ней ни разу не упомянуто имя Каннингхэма, Сказано только, что в Александрии также находилась крупная французская эскадра. Что с ней

произошло, куда она потом делась, читатель не узнает, сколько бы он ни вчитывался в соответствующие страницы этого тома.

Потребовалось несколько дней, чтобы сократив экипажи французских кораблей до 30 % комплекта, согласно договоренности. 7 июля 1940 г. остальные отправились домой на французских транспортах. При виде этой картины Каннингхэм испытал громадное облегчение. Теперь его флот мог выходить в море, не испытывая беспокойства по поводу ситуации в Александрии

В те дни британское морское командование более всего беспокоила ситуация на Мальте. Каннингхэм всегда рассматривал сохранение контроля над островом как ключ к победе на Средиземном море, и считал, что его надо удерживать любой ценой. Так находились первоклассные доки для ремонта и профилактики самых больших кораблей, остров был буквально напичкан военно-морской амуницией, запчастями и боеприпасами. Однако с началом войны на Мальте вполне отчетливо обрисовалась перспектива нехватки продуктов питания, если не сказать, форменного голода. В 30-х гг. Мальта являлась одной из самых густонаселенных территорий Европы. В мирное время большинство продуктов питания для гражданского населения доставлялось малыми судами из Италии, Сицилии и Туниса. Более крупные партии при бывали на больших пароходах, разгрузка которых не занимала больше нескольких часов. Это была система, при которой привозимое сразу же потреблялось, и на Мальте отсутствовало оборудование для хранения больших запасов, сделанных впрок.

После консультаций с губернатором, командование Средиземноморского флота решило в качестве первого шага в ближайшее время вывести с острова все «лишние рты». Среди таковых в первую очередь подлежали эвакуации семьи матросов и офицеров военного флота. Нашлось также немалое число коренных жителей, пожелавших найти более безопасное местопребывания. На Мальте в начале июля были сформированы два конвоя. Один быстроходный из трех пассажирских лайнеров с беженцами, а второй тихоходный из четырех пароходов, груженных флотским имуществом, в котором остро нуждалась Александрия.

Поздним вечером 7 июля из Александрии вышли «Уорспайт», «Малайя». «Ройял Соверен», авианосец «Игл», 5 крейсеров и 17 эсминцев. Они собирались принять под свою охрану оба конвоя и сопроводить их в Александрию. Примерно за сутки до того из Неаполя в Бенгази вышли 5 больших итальянских транспортов с важными грузами для армии в Ливии, включая танки и горючее.

Переход этого конвоя обеспечивала огромная эскадра в составе линкоров «Джулио Чезаре», «Конте ди Кавура», 16 крейсеров и 32 эсминцев, под началом самого командующего флотом Анджело Кампиони.

8 июля, вскоре после 8 утра Каннингхэм получил донесение с подводной лодки «Феникс», что в 5.15 она заметила два линейных корабля и 4 эсминца противника примерно в 200 милях к востоку от Мальты и 220 милях к северу от Бенгази. Итальянские корабли двигались в южном направлении, из чего Каннингхэм предположил, что они прикрывают важный конвой, идущий в Ливию. В тот момент его корабли находились к югу от Крита и двигались в северо-западном направлении со скоростью 20 узлов — предел, на который были способны старые немодернизированные линкоры «Ройял Соверен» и «Малайя».

Этот переход британского Средиземноморского флота в корне отличался от той мирной экскурсии, которую он проделал всего месяц тому назад, сразу после вступления Италии в войну. В течение всего дня 8 июля английские корабли подвергались массированным атакам итальянских бомбардировщиков, действовавших с Додеканезских островов. Самолеты противника работали на больших высотах, оставаясь почти недосягаемыми для корабельных зениток и практически невидимыми. Подчас первым признаком очередной воздушной атаки становился пронзительный свист падавших бомб. Такая тактика итальянской авиации держала экипажи кораблей в постоянном нервном напряжении.

Ближе к вечеру итальянская бомба угодила в мостик «Глочестера», в результате чего были убиты командир корабля капитан I ранга Ф.Р.Гарсайд и еще 17 офицеров и матросов. После этого крейсером и его артиллерией пришлось управлять с кормового поста.

Англичанам очень скоро пришлось убедиться, что у итальянцев имеются несколько эскадрилий, специально подготовленных для борьбы с кораблями. Их авиаразведка оказалась в высшей степени эффективной, и лишь в очень редких случаях ей не удавалось обнаружить английские корабли в море и доложить об их местонахождении. После обнаружения бомбардировщики неизменно появлялись по истечении 1–2 часов. Атаки они осуществляли на отличном уровне, с высоты примерно 4000 м. не обращая внимания на плотный зенитный огонь кораблей. Точность их бомбометания неизменно оставалась высокой. Англичанам очень везло, если удавалось избежать попаданий.

Во время описываемой операции «Уорспайт» 6 эсминцев

сопровождения подверглись атакам 35 раз за 4 дня, при этом на них сбросили свыше 400 бомб. Каннингхэму особенно запомнился налет 12 июля, на обратном пути в Александрию, когда 24 тяжелых авиабомбы упали справа по борту линейного корабля, и еще дюжина слева, — все в пределах 200 метров. Другим кораблям пришлось испытать то же самое. Каннингхэм видел, как шедший в параллельной колонне крейсер «Сидней» полностью исчез из вида за лесом водяных столбов, каждый высотой с церковный шпиль. Когда он снова появился в поле зрения, адмирал приказал послать ему запрос: «С вами все в порядке»? На что последовал неуверенный ответ: «Вроде бы да».

Каннингхэм утверждал, что в первые месяцы войны работа итальянских бомбардировщиков на больших высотах была самой лучшей, какую ему когда-либо приходилось видеть, гораздо лучше, чем у немцев. Во время их налетов моряков не покидало ощущение, будто они голые и беззащитные. Позднее, когда корабельные зенитчики поднабрались опыта, а отлично обученные эскадрильи Регии Аэронотика стали нести потери от истребителей британской палубной авиации, работа итальянских ВВС над морем ухудшилась.

В 15.10 8 июля летающая лодка с Мальты доложила о двух линейных кораблях, 6 крейсерах и 7 эсминцах противника, идущих в южном направлении, примерно в 100 милях к юго-западу от Бенгази. Часом позже они развернулись и пошли курсом на север. Эта информация вкупе с интенсивными бомбежками создала у англичан впечатление, что итальянцы хотят их отвлечь от центральной части Средиземного моря и что обнаруженные корабли прикрывают важный конвой, следующий в Африку. У англичан имелся шанс отрезать их, поэтому Каннингхэм решил временно отложить операцию по сопровождению конвоев и повел свою эскадру на предельной скорости в направлении Таранто, чтобы оказаться между противником и его базой.

Ночь прошла без приключений. На рассвете 9 июля «Игл» выслал 3 самолета на разведку. Однако только в 7.30 еще одна летающая лодка с Мальты донесла, что флот противника находится примерно в 145 милях прямо по курсу английской эскадры. На сей раз оценка итальянских сил английским пилотом была почти абсолютно точной: 2 линкора, от 16 до 18 крейсеров, от 25 до 30 эсминцев. Они двигались очень растянутым ордером на обширной акватории.

К полудню расстояние между двумя флотами сократилось до 90 миль. В 11.45 с «Игла» поднялись 9 торпедоносцев для атаки кораблей противника. Однако расстояние в 90 миль все же

оказалось слишком большим, чтобы пилоты смогли рассчитать правильный курс. В какой-то момент итальянцы повернули на юг и пошли фактически в обратном направлении. «Суордфиши» обнаружили только одиночный крейсер и атаковали его. Хотя английские пилоты утверждали, что добились одного попадания, в действительности все их торпеды прошли мимо.

Около 13.40 итальянские корабли вновь повернули на север. С этого момента оба флота быстро двигались навстречу друг другу. Для англичан ситуация складывалась далеко не идеальная. «Это был не тот момент, который бы я выбрал для сражения», — вспоминал Каннингхэм. Но другой момент мог и не представиться.

Английский адмирал располагал только 4 боеспособными крейсерами против 16 итальянских. К тому же все английские крейсеры были легкими, вооруженными 152 мм пушками, и имели в бомбовых погребах только половину боезапаса. Среди итальянских крейсеров имелось несколько тяжелых с 203 мм артиллерией главного калибра. К тому же ордер англичан оказался сильно растянутым. Первыми шли 4 легких крейсера Джона Тови. Флагманский «Уорспайт» отставал от них на 10 миль. Он шел с максимально возможной для него скоростью — 24,5 узла. Еще в 10 милях у него за кормой, прикрытые 9 эсминцами, тащились тихоходные «Малайя» и «Ройял Соверен», которые были не в состоянии выдать и 20 узлов. Примерно в 10 милях слева по борту от «Уорспайта» шел авианосец «Игл» с 2 эсминцами. Подбитому «Глочестеру» Каннингхэм приказал покинуть колонну крейсеров и присоединиться к авианосцу. При таком растянутом порядке существовала опасность, что соединения англичан начнут втягиваться в бой с превосходящими силами противника поочередно, и они успеют «смолотить» одного за другим, прежде чем британские корабли сомкнутся в монолитный ударный кулак. Но Каннингхэм был убежден, что итальянцы на такие подвиги не способны и потому решил рискнуть.

Стоял отличный летний денек, какие обычно бывают в июле на Средиземном море. С северо-запада дул легкий бриз, на море было небольшое волнение, по небу двигались тонкие перистые облака. Видимость составляла от 15 до 20 миль. В 14.27 с «Ориона» и «Нептуна» увидели эсминцы и крейсеры противника. В 15.08 капитан 1 ранга Рори О'Коннор на «Нептуне» заметил итальянские тяжелые корабли. Его крейсер стал британским кораблем на Средиземном море со времен Нельсона, поднявшим сигнал: «Линейный флот противника в пределах видимости». 6 минут спустя колонна 4 итальянских тяжелых крейсеров открыла

огонь из 203 мм орудий. 4 крейсера Тови немедленно им ответили.

В бой быстро втягивались остальные крейсеры противника. «Орион», «Нептун», «Ливерпуль» и «Сидней» вскоре попали под сосредоточенный огонь 16 итальянских крейсеров. Хотя Тови великолепно управлял своими кораблями, его эскадра оказалась в чрезвычайно затруднительной ситуации. Им пришлось бы совсем плохо, но в 15.26 перекрывая грохот канонады, над морем прокатился гром залпа 15-дюймовых орудий: с дистанции 25 км по итальянским крейсерам открыл огонь «Уорспайт». Каннингхэм, стоявший на мостике, с удовлетворением наблюдал четкую работу артиллеристов. Им потребовалось всего 4 минуты, чтобы разогнать легкие силы противника. Попав под меткие залпы «Уорспайта», итальянские крейсеры отвернули и поставили дымовую завесу.

«Уорспайт» описал полный круг, чтобы дать время подтянуться к месту боя «Малайе». Флагману пришлось дать еще несколько залпов по итальянским крейсерам, которые попытались обогнуть английскую эскадру с востока и напасть на «Игл». Наконец, из дымовой завесы показались итальянские линкоры. В 15.53 «Джулио Чезаре» и «Конте ди Кавур» открыли огонь по «Уорспайту» с дистанции 26,4 км. Итальянские залпы ложились кучно, самый удачный из них упал при мерно в двух кабельтовых слева по борту от британского флагмана. Однако «Уорспайт» стрелял лучше. Его залпы раз за разом накрывали цель. Через 7 минут после начала дуэли тяжелых кораблей, ровно в 16.00 Каннингхэм увидел огромную оранжевую вспышку взрыва у основания дымовой трубы флагманского корабли противника. За ним последовал выброс дыма, из чего английский адмирал заключил, что артиллеристы «Уорспайта» добились удачного попадания.

850 кг снаряд снес часть вспомогательной артиллерии «Джулио Чезаре» и, пробив верхнюю палубу позади второй дымовой трубы, взорвался во внутренних помещениях, перебив 115 человек. Скорость хода итальянского линкора упала с 27 до 18 узлов. Каннингхм остался верен своей нелюбви к артиллеристам, тут же объявив это попадание «чистой случайностью». Однако его оказалось достаточно, чтобы у итальянского адмирала окончательно сдали нервы. Линкоры противника отвернули и под прикрытием дымовой завесы пустились наутек.

Сделав в общей сложности 17 залпов, в 1604 «Уорспайт» прекратил стрельбу, поскольку весь горизонт на западе затянуло густой дымовой завесой, пол и остью скрывшей итальянские

корабли. «Малайя» успела пострелять дважды, сделав по 4 залпа. Для «Ройала Соверена», прибывшего к «шапочному разбору», достойной цели уже не нашлось. По следу итальянских линкоров на полной скорости радостно устремились английские эсминцы. Чуть позже они попали под интенсивный огонь крейсеров противника, а еще несколько минут спустя они вместе с крейсерами Тови завязал бой с итальянскими эсминцами. Водную гладь то тут то там прорезали дорожки от выпущенных торпед, но атаки итальянских эсминцев выглядели какими-то не решительными и не достигли цели.

Самолет с «Уорспайта», поднявшийся в воздух во время сражения, вился над флагманским корабле противника и держал англичан в курсе происходящего. Летчик передал немало интересных сообщений включая и то, что флот противника находится в со стоянии полной неразберихи и замешательства, и что все боевые единицы на полной скорости уходят на запад и юго-запад, в направлении Мессинского пролива и Аугусты. Он сообщил, что только к 18.00 итальянцам удалось привести себя в порядок, причем этого времени они подверглись атаке собственны бомбардировщиков.

Около 17.00 эскадра Каннингхэма обошла дымовую завесу с наветренной стороны, но к тому времени итальянские корабли уже исчезли из вида. Между тем, в дело пошла итальянская авиация. Между 16.40 и 19.25 англичанам пришлось выдержать серию массированных атак крупных соединений бомбардировщиков. Главными целями, по всей видимости, были назначены «Игл» и «Уорспайт», поскольку каждый из них подвергся атакам 5 раз — больше чем любой другой корабль. Временами флагманский линкор полностью исчезал за огромными всплесками от падавших бомб и появлялся, словно из темного густого леса водяных деревьев. Каннингхэм особенно беспокоился за старые корабли — «Ройял Соверен» и «Игл», — имевшие недостаточно хорошее горизонтальное бронирование. Удачно сброшенная пачка авиабомб запросто могла отправить на дно любой из них.

С учетом всех обстоятельств, сражение у Калабрии прошло для англичан вполне успешно. Если бы итальянцы распланировали свои атаки лучше и задействовали в них все виды оружия, которыми располагали, для британского Средиземноморского флота этот бой мог обернуться большими потерями. По сути дела, противникам Каннингхэма не хватало только одного — решительности и воли к победе. Единственное попадание 15-дюймовым снарядом с «Уорспайта», которое, судя по причиненным повреждениям, имело скорее психологическое

воздействие, полностью выбило их из колеи. Таковы были итоги первого крупного боевого столкновения английского и итальянского флотов.

К 17.35 эскадра Каннингхэма находилась всего в 25 милях от побережья Калабрии. Поскольку никакой надежды возобновить сражение с противником до того как он достигнет Мессинского пролива не оставалось, англичане взяли курс на юг, к Мальте. Комендант Мальты получил сообщение задержать выход конвоев в Александрию. Однако узнав, что флот вступил в сражение, он мудро рассудил, что итальянцам некогда будет гоняться за конвоями, и поздним вечером 9 июля отправил быстроходный конвой из 3 лайнеров с эвакуированными в сопровождении 4 эсминцев.

Утром 11 июля флот подошел к Мальте, после чего его соединения разделились. Командующий на «Уорспайте» с 4 эсминцами немедленно ушел в Александрию, поскольку ему нужно было обязательно принять участие в важном совещании командующих британскими вооруженными силами на Ближнем Востоке в Каире. Остальные корабли под командованием контр-адмирала Придхэм-Уиппелла двинулись обходным маршрутом, сопровождая конвой тихоходных транспортов. На пути в Александрию английские корабли вновь подверглись нещадным бомбежкам. Все внимание итальянцев было приковано к военному флоту тихоходному конвою. В результате они полностью «проморгали» быстроходный конвой, вывозивший с Мальты людей. Это обстоятельство очень порадовало Каннингхэма, поскольку на одном из кораблей находились его жена и две племянницы. Конвой благополучно прибыл в Александрию в 9.00 13 июля. «Уорспайт» пришел за три часа до этого.

Каннингхэм поселил жену и племянниц на квартире в 6 милях от Александрии, откуда они могли только слышать разрывы бомб и стрельбу зениток во время налетов на город. Надо заметить, что итальянская авиация упорно бомбила только александрийский порт. Когда же на Средиземном море появились эскадрильи Люфтваффе, они нещадно бомбили весь город, особенно арабские кварталы, густо населенные местными жителями. В первые месяцы войны с Италией ПВО Александрии оставляла желать много лучшего. Адмирал Тови вспоминал, как во время одного из ночных налетов какая-то зенитная пушка на берегу дала длинную очередь трассирующими снарядами, которая прошла абсолютно горизонтально, прямо над палубой «Уорспайта». В ответ на немой вопрос командующего один из офицеров штаба пояснил, что египетский зенитный расчет, по

всей видимости, хочет таким способом поднять англичанам боевой дух. Каннингхэм хмыкнул и раздраженно проговорил: «Моему моральному духу от этого мало пользы. Если так пойдет и дальше, то мне, пожалуй, придется носить сковороду на заднице».

По прибытии в Александрию Каннингхэм составил подробное послание первому морскому лорду с разбором сражения у Калабрии и сделанными из него выводами. Одна из наиболее серьезных проблем заключалась в том. что из 3 престарелых линкоров Средиземноморского флота только «Уорспайт» прошел капитальную модернизацию и потому оказался единственным крупным кораблем, способным вести сражение на дистанции, с которой итальянские линкоры и крейсеры с 8-дюймовыми орудиями накрывали английские корабли совершенно свободно. Ни «Малайя», ни «Ройял Соверен» в ходе сражения не смогли накрыть цель. Каннингхэм просил прислать «хотя бы еще один корабль, способный вести бой на хорошей дистанции». Он также указал на нежелательность участия не модернизированных линкоров в дневных сражениях с флотом противника вблизи его берегов по причине господства в воздухе вражеской авиации. В связи с последним обстоятельством флот нуждался в современном авианосце с бронированной палубой типа «Илластриес», а также в крейсерах ПВО типа «Карлисл». Престарелый «Игл» имел на борту всего 22 самолета, и среди них ни одного истребителя.

Наконец, 9 июля 4 легким крейсерам Тови пришлось сражаться против 6 или 7 крейсеров с 8-дюймовыми орудиями, не считая 4 или 5 легких крейсеров. Поэтому желательно заполучить хотя бы 2 тяжелых крейсера на Средиземном море. Каннингхэм писал, что он предпочел бы «Йорк» и «Экзетер», которые имели водоизмещение по 8.400 т., скорость хода — 32 узла, и были вооружены шестью 8-дюймовыми пушками.

По сравнению с этим почти что пессимистическим донесением, сообщения пропаганды противника о сражении у Калабрии выглядели полной противоположностью. Итальянское радио в специальном выпуске новостей 10 июля объявило: «9 июля наш самолет и подводные лодки обнаружили в восточной части Средиземного моря три группы боевых кораблей противника, шедших в западном направлении. В результате энергичных атак нашей авиации несколько вражеских кораблей получили попадания, вызвавшие пожары. Один из них затонул». Несколько дней спустя английские матросы в Александрии громко хохотали над добытой где-то итальянской газетой. На первой странице красовалась большая фотография,

запечатлевшая «Ройял Соверен». Старый дредноут изрыгал из трубы клубы черного дыма, тщетно пытаясь нагнать ушедшую далеко вперед эскадру. Подпись под фотографией гласила: «Горящий британский линкор».

Венцом же пропагандистских усилий держав Оси стал официальный бюллетень, зачитанный по Римскому и Берлинскому радио: «Победоносное морское сражение близ берегов Италии является крупнейшей морской битвой войны и, возможно, самым решающим боем на море всех времен, достойным стоять в одном ряду с величайшими достижениями Венецианской и Генуэзской республик, выметших варваров с континентальных морей. Отныне „Маре Ностру“ есть не риторическое выражение, но свершившийся факт. Британскому господству на Средиземном море положен конец».

Вскоре англичане преподали итальянскому флоту очередной урок морального превосходства. 18 июля небольшая эскадра, состоявшая из легкого крейсера «Сидней», под командованием капитана I ранга Дж. Коллинза, и 5 эсминцев 2-й флотилии, вышла из Александрии в Эгейское море для операций против итальянского судоходства в районе Додеканезских островов. По прибытии в район боевых операций английские корабля разделились. «Сидней» в сопровождении одного эсминца направился к побережью Греции в надежде повстречать там итальянские пароходы. 4 эсминца под командованием капитана III ранга Г.А.Николсона занялись поиском подводных лодок вдоль северного берега Крита.

На рассвете следующего дня эсминцы Николсона, находившиеся у северо-западной оконечности Крита, обнаружили два итальянских легких крейсера, идущих с запада. Они послали сообщение «Сиднею», находившемуся всего в 45 милях к северу, и стали поспешно уходить навстречу своему крейсеру. Итальянские крейсеры «Джиовани делла Банде Нере» и «Бартолмео Коллеони» немедленно погнались за ними на полной скорости, открыв по английским эсминцам интенсивный огонь. «Сидней» немедленно повернул им навстречу, увеличив ход до полного.

Каннингхэм, получавший их радиограммы в Александрии, «сидел как на иголках». Командующий переживал, что итальянские корабли могут оказаться тяжелыми крейсерами, и тогда «Сиднею» с эсминцами придет верный конец. Но даже в реальности техническое соотношение сил обстояло для англичан не лучшим образом. Итальянские крейсеры были практически идентичны «Сиднею» по водоизмещению (7500 т.) и вооружению (восемь 152 мм орудий в 4 башнях) и превосходили его по скорости хода (36,5 узлов против 32уз лов). После сообщения диспозиции на 2 часа воцарилось мертвое радиомолчание.

Несмотря на двукратное превосходство против ника в артиллерии, «Сидней» без колебаний вступили в бой с двумя итальянскими крейсерами. После продолжительной артиллерийской дуэли «Бартолмео Коллеони» получил попадание в машинное отделение и остановился намертво. «Сидней» погнался за вторым крейсером, но тот, пользуясь преимуществом в скорости, сумел оторваться. К тому же английские корабли расстреляли почти весь боезапас. Эсминцы добили «Коллеони» торпедами и принялись вылавливать из воды утопающих. В общей сложности они подобрали 545 матросов и офицеров. Итальянские самолеты, заставшие их за этим занятием, отбомбились по ним без колебаний Но безрезультатно. За этот блестящий бой, показавший блестящую боевую выучку австралийского экипажа,

Коллинза представили к Ордену Бани, а Николсон получил наградную планку к своему ордену «За Отличную Службу».

Получив сообщение об этом бое часть флота вышла из Александрии и произвела поиск в северо-западном направлении, поскольку существовала вероятность, что второй итальянский крейсер пойдет в Тобрук. На рассвете 20 июля 6 торпедоносцев с «Игла» совершили налет на гавань Тобрука. Крейсер там не обнаружился, но они подожгли танкер и два малых судна. Английская палубная авиация уже атаковала Тобрук ранее, том же месяце, потопив 2 эсминца и 2 торговых судна. После второго налета итальянцы прекратили использовать Тобрук в качестве пункта снабжения своей армии и базы для легких сил флота.

На совещании командующих вооруженными силами на Ближнем Востоке, проходившем в Каире, Каннингхэм узнал, что итальянцы в Ливии по-прежнему не проявляют активности, но они немного продвинулись в Южном Судане и захватили Кассалу, прервав тем самым железнодорожное сообщение между Гедарефом и Порт-Суданом. Само по себе это не означало ничего серьезного. В Африке, к югу от Египта военные действия прекратились из-за дождей, но генерал Уэйвелл пообещал, что в августе вверенные ему войска должны добиться определенных успехов. Переживания Каннингхэма по поводу судоходства в Красном море вдоль берегов Эритреи оказались абсолютно беспочвенными. Конвои проходили регулярно и без особого риска, благодаря отличной работе ВВС, которые оказались в состоянии оградить их от воздушных налетов на этом крайне уязвимом участке. Итальянские эсминцы и подводные лодки в Массаве находились в состоянии полной летаргии.

Что касается Средиземноморского флота, то его не удовлетворяла ситуация в воздухе. Летающие лодки действовавшие с Мальты и из Александрии делали все от них зависящее, но их было слишком мало. В результате, огромная акватория оставалась без осмотра. К тому же летающие лодки являлись не тем типом самолетов, которым можно было поручать разведку вблизи берегов и портов противника. Для этого они оба слишком медлительны и слишком уязвимы. Итальянцы, напротив, имели полную информацию обо всех передвижениях английского флота. Стоило соединению кораблей покинуть Александрию, как над ними нависал самолет-разведчик противника, а через час или два появлялись бомбардировщики.

Флот практически не имел истребительного прикрытия. Хороших истребителей дальнего действия у англичан в Африке попросту не было, хотя ВВС делали все от них зависящее, чтобы обеспечить прикрытие флоту вблизи берегов. Временами

армейские истребители попросту не желали воевать над морем. Однако на присылку истребителей из метрополии в тот период никто особо не надеялся. Битва за Англию только начиналась игам на счету был каждый самолет. Только 12 августа 1940 г. старый авианосец «Аргус» доставил на Мальту несколько истребителей.

В Александрии англичане закончили строительство берегового аэродрома, где могла разместиться морская авиация берегового базирования. Этот аэродром располагался в 8 милях к западу от города. Когда «Игл» стоял в бухте, 3 или 4 из его «суордфишей» работали с передового аэродрома ВВС. Их задача заключалась в нанесении ударов по итальянскому судоходству на подходах к Тобруку и другим портам на побережье Киренаики в пределах их досягаемости. В июле — августе торпедоносцам удалось осуществить серию отличных и результативных атак. В тот период экипажи английской палубной авиации не имели покоя ни в походе, ни на стоянке. Остаток июля прошел вполне спокойно. Флот не предпринимал каких-либо крупных операций, хотя крейсеры и эсминцы постоянно выходили в море. Во время одной из таких вылазок «Ливерпуль» получил попадание тяжелой авиабомбой в районе мостика, которая, по счастью, не взорвалась.

На Средиземное море начали прибывать новые подкрепления. Каннингхэм неоднократно жаловался первому морскому лорду на большие потери подводных лодок. До 1 августа, т. е. менее чем за два месяца с начала войны с Италией, английский флот потерял 5 субмарин. Вскоре в Александрию начали прибывать нз английских баз в Китае подводные лодки типа «О». «R» и «Р». Однако такая «подмога» Каннингхэма отнюдь не обрадовала, поскольку они представляли собой крупные подводные корабли с надводным водоизмещением в 1.475 т. Они явно были слишком велики, слишком стары, а их изношенные силовые установки производили слишком много шума, чтобы успешно действовать в Средиземном море. Молодые командиры этих субмарин проходили подготовку в мутных водах близ китайского побережья и не вполне осознавали, с какой легкостью их крупные и неповоротливые корабли могли быть обнаружены с самолета даже на приличной глубине в чистых и прозрачных водах Средиземного моря. Однако некоторые из них быстро приспособились к новым условиям, как командир «Партиана», капитан-лейтенант М.Дж. Райминтон, который уже несколько месяцев спустя «сидел у итальянцев в печенках».

С началом войны на Средиземном море сразу же дало себя знать отсутствие необходимой ремонтной базы в Александрии. Только портсмутский плавучий док, доставленный туда

незадолго до начала войны с Италией, мог принимать корабли длиной свыше 200 метров, и он же оставался единственным на Средиземном море под английским контролем. Воды Александрии славились тем, что в них днища кораблей особенно быстро обрастали морской растительностью и ракушками, а это, естественно, вело к снижению скорости хода. Докование тяжелого корабля представляло собой сложное мероприятие, требовавшее полной выгрузки боезапаса, не говоря уже о топливе. Эти работы постоянно прерывались из-за налетов. Египетские портовые рабочие наотрез отказывались работать под бомбежками. В конце июля Каннигхэм сообщил в Адмиралтейство, что при таком положении вещей, ему придется перенести часть этих работ в Порт-Саид и Суэц, где имелась ремонтная база для обслуживания малых кораблей. Если большому Александрийскому плавучему доку суждено было быть разбомбленным. Каннингхэм мечтал только об одном — чтобы в нем в тот момент не стоял линейный корабль. Что делать, если линкору или крейсеру потребуется капитальный ремонт, командующему не хотелось даже думать.

Все же в безлунные августовские ночи англичанам удалось отремонтировать «Уорспайт» и «Малайю», что в тех условиях Каннингхэм считал большим достижением. В целом, крупные корабли Средиземноморского флота находились в плачевном состоянии. Во время операций на «Малайю» нельзя было положиться по причине постоянных поломок холодильников. Котлы «Рэмиллиса» и «Ройял Соверена», прослужившие без малого 25 лет, практически пришли в негодность. Тяжелый крейсер «Кент» также страдал от хронических поломок конденсаторов. Фактически, перечисленные корабли нуждались в капитальном ремонте. Следует признать, что Каннингхэм нещадно эксплуатировал вверенные ему боевые единицы и очень неохотно соглашался на временное изъятие кораблей из состава флота, даже для самого короткого профилактического ремонта. Контр-адмиралу Артуру Пауэру с большим трудом удавалось убеждать командующего, что современные корабли, в техническом отношении, гораздо более сложные и деликатные создания, нежели маленький, работающий на угле «Скорпион», которого Каннингхэм любил всем ставить в пример.

В августе 1940 года обе противоборствующие стороны активизировали свои действия. Хотя итальянцы на ливийском фронте не демонстрировали признаков готовности к серьезным операциям, бои местного значения там не прекращались. Каннингхэма, как человека, имевшего большой опыт взаимодействия армии й флота в предыдущей войне, очень удивлял тот факт, почему итальянцы, имея фланг, упиравшийся в

море и владея прибрежной дорогой, не привлекали к содействию военные корабли. В августе на одном из совещаний в Каире он предложил нанести удар по приморскому флангу противника тяжелой артиллерией флота. Операция была тщательно спланирована и подготовлена. Планировалось, что «Уорспайт», «Малайя», «Рэмиллис» и тяжелый крейсер «Кейт», недавно присоединившийся к флоту, подвергнут обстрелу Бардию — маленький порт, через который поступало снабжение для итальянской армии, и форт Капуццо — укрепленный пункт неподалеку от Саллума. Командование ВВС обещало обеспечить флоту истребительное прикрытие на обратном пути в базу.

Все прошло в соответствии с планом. Бардия и Капуццо подверглись 20-минутному прицельному обстрелу, за время которого флот осыпал их целым градом снарядов, калибром от 152 до 381 мм. Зрелище было впечатляющим и результаты ему соответствовали. Как и ожидалось, когда корабли легли на обратный курс в направлении Александрии, в большом числе появились бомбардировщики «савойя». 12 из них тут же были сбиты армейской авиацией, что весьма порадовало всех моряков, успевших столько натерпеться от итальянских ВВС. Неделю спустя, в ночь с 22 на 23 августа хороший успех выпал на долю британской палубной авиации. Три торпедоносца «суордфиш» с «Игла» совершили очередной налет на Тобрук. В бухте они обнаружили итальянскую плавучую базу. С одного борта к ней пришвартовался эсминец, а с другого — подводная лодка. Еще одна большая субмарина стояла за кормой. Атаковав с трех сторон эту связку, английские самолеты потопили все четыре корабля.

Однако противник взял реванш на суше. 3 августа итальянцы вторглись в британский Сомали. Силы англичан оказались слишком малы, чтобы сдержать их. После упорных боев корабли Ост-Индской эскадры забрали все войска в Бербер, за исключением так называемого «Верблюжьего корпуса», который пришлось расформировать. Оккупация противником Британского Сомали имела серьезные последствия для ситуации на море. Итальянцы появились на южном фланге жизненно важного маршрута британских конвоев через Аденский залив в Красное море. И хотя они извлекли мало пользы из своего преимущества, верховное командование в метрополии сочло ситуацию, сложившуюся в Африке и на Средиземном море, нетерпимой.

Еще в конце июля Каннингхэм получил очередное письмо от первого морского лорда, содержавшее хорошие новости о том, что вскоре Средиземноморский флот получит большое подкрепление. В том числе, прошедший модернизацию линкор «Вэлиент»,

крейсеры ПВО «Калькутта» и «Ковентри», а также новейший авианосец «Илластриес» с бронированной полетной палубой, несущий помимо прочих самолетов истребители «фулмар», вооруженные 8 пулеметами. Позднее, в связи с неблагоприятной обстановкой на фронтах в Африке, в дело вмешался Черчилль. Он потребовал отправить вместе с боевыми кораблями 4 больших транспорта с грузами и снаряжением для армии Уэйвелла. и вести этот конвой не вокруг Африки, а прямиком через Средиземное море. В числе прочих грузов на транспортах находилось большое число грузовиков и 50 танков «матильда», из которых планировалось сформировать отдельную бронетанковую бригаду.

Намерение Черчилля встретило ожесточенное противодействие со стороны первого морского лорда, Паунд «с пеной у рта» доказывал, что присутствие четырех 16-узловых транспортов поставит под угрозу всю операцию. Как только эта армада войдет в Средиземное море, итальянцы сразу поймут, что она движется в направлении Мальты. У противника будет 2 полных дня, чтобы как следует подготовиться к встрече с английской эскадрой у берегов Сицилии. Боевые корабли окажутся «привязанными» к медлительным транспортам и не смогут избежать атак итальянских эсминцев и торпедных катеров, не говоря уже об авиации. Вставил свое слово и Уэйвелл, находившийся в тот момент в Англии. Он заявил, что предпочитает получить свои грузовики и танки «на 3 недели позже, чем их утопят в море».

Но Черчилль безапелляционно отверг их аргументы. Уэйвеллу он указал на настоятельную необходимость скорейшей доставки бронетанковой бригады в Африку с тем, чтобы упредить готовящееся итальянское наступление на Египет. Паунду премьер-министре неподражаемым апломбом объяснил, что «военные корабли на то и сделаны, чтобы ходить под обстрелом». В отчаянии Паунд настоял на том, чтобы запросить мнение Каннингхэма, в надежде, что последний его поддержит. Каннингхэму затея Черчилля не очень понравилась. Присутствие транспортов могло поставить под угрозу всю операцию. Итальянцам ничего не стоило собрать в кулак все свои силы и постараться воспрепятствовать проходу конвоя мимо Сицилии. При таком сценарии Средиземноморский флот получил свои подкрепления в лучшем случае в поврежденном состоянии. Прохождение мимо Сицилии представлялось весьма рискованным, поскольку пролив был плот но заминирован, а протяженность и точное местоположение минных полей англичанам установить не уда лось. Всего за неделю до запроса

из Лондона на итальянских минах близ мыса Бон подорвался и затонул эсминец «Хостайл». Не следовало забывать, что при переходе от Гибралтара до Александрии всегда требовалась дозаправка эсминцев, а то и линейных кораблей на Мальте. Это означало, что встречающей эскадре придется провести целый день к югу от Мальты, ожидая пока прибывшие корабли заправятся.

11 августа Каннингхэм направил в Лондон обстоятельный ответ. Он не исключал возможности успешного прорыва транспортов, хотя и признавал, что их всех могут потопить. Одним словом, наверняка ничего утверждать нельзя, пока не попробуешь воплотить эту идею на практике. В конечном итоге Черчилль сдался.

Транспорты с грузовиками и бронетехникой вышли из Англии 22 августа. 26-го они уже находились на траверзе Гибралтара. Все это время вопрос об их прорыве через Средиземное море оставался открытым: если Уэйвелл сигнализирует, что итальянцы начали наступление на Египет, им надлежало поворачивать в Гибралтарский пролив и идти прямиком в Александрию. Однако Уэйвелл такого сигнала не подал, и конвой отправился дальним маршрутом вокруг Мыса Доброй Надежды. Что касается боевых кораблей, то они, выйдя 30 августа из Гибралтара, двинулись коротким путем — через Средиземное море. Как и обещал Паунд, в подмогу Каннингхэму шли авианосец «Илластриес», линкор «Вэлиент», крейсеры ПВО «Ковентри» и «Калькутта», в сопровождении 9 эсминцев. От Гибралтара их сопровождало соединение «H» под командованием Сомервилла в составе линейного крейсера «Ринаун», авианосца «Арк Ройял», тяжелого крейсера «Шеффилд» и 7 эсминцев. У южной оконечности Сардинии кораблям Сомервилла надлежало лечь на обратный курс. Остальные должны были ночью самостоятельно пройти самый опасный отрезок пути — узкое место между Сицилией и африканским берегом. Флот Каннингхэма встречал подкрепления к востоку от Сицилии, в районе между Мальтой и Пантеллерией. Всю эту комбинацию назвали операция «Хэтс».

30 августа британский Средиземноморский флот в полном составе вышел из Александрии для участия в означенной операции. Вместе с боевыми кораблями на Мальту отправился первый конвой в составе 2 грузовых судов и танкера. Южнее Крита медлительный конвой, шедший отдельно в сопровождении 4 эсминцев, подвергся массированной бомбежке. Самый крупный из транспортов — «Корнуэлл», — получил очень неприятное попадание. Взрывом тяжелой авиабомбы ему оторвало кормовую

оконечность вместе с двумя пушками, стоявшими на верхней палубе, и рулевыми лопастями. От взрыва боезапаса начался пожар, распространившийся в один из трюмов. Казалось, что «Корнуэллу» пришел конец, но его экипаж проявил завидное присутствие духа. После упорной борьбы с огнем морякам удалось локализовать пожар. Капитан Ф.К.Претти просигналил, что он сможет управлять кораблем одними винтами и держать скорость хода наравне с остальным конвоем.

Вечером 31 августа, вначале самолет-разведчик «Игл», а затем подводная лодка, доложили об обнаружении в открытом море итальянского флота, всего в 130 милях к северо-востоку. 2 линкора, 7 крейсеров и 8 эсминцев шли юго-восточным курсом, т. е. сближались с английской эскадрой. По причине наступавшей темноты и дальности расстояния, высылать в атаку самолеты-Торпедоносцы было уже слишком поздно. Каннингхэм расположил свой флот таким образом, чтобы прикрыть конвой в течение ночи. Он очень надеялся, что с рассветом сможет навязать противнику сражение.

Однако на следующее утро итальянскую эскадру обнаружить не удалось. Только к вечеру летающая лодка с Мальты доложила, что корабли противника входят в залив Таранто. По всей видимости ночью итальянский адмирал принял решение возвратиться на базу. Операция «Хэтс» прошла по плану. В 9.00 2 сентября появились «Илластриес», «Вэлиент», «Ковентри», «Калькутта» и эсминцы. Их прибытие означало существенное увеличение возможностей британских военно-морских сил в восточной части Средиземного моря. Присутствие большого авианосца обеспечивало флоту истребительное прикрытие во время похода. Не лишним был и защитный зонтик зенитной огневой мощи двух крейсеров ПВО. Наконец. Каннингхэм получил два корабля («Вэлиент» и «Илластриес»), оснащенных радарами, которые позволяли обнаружить приближающиеся самолеты противника на расстоянии 70–90 км. До этого Средиземноморский флот полагался исключительно на остроту зрения своих матросов.

Истребители «фулмар» с «Илластриеса» вступили в дело немедленно. Как только флот начал движение на восток, как обычно, появился самолет-разведчик противника. Крейсера Тови. подошедшие с северного направления, где они патрулировали в течение ночи, привели с собой еще одного итальянского «друга». «Фулмары» немедленно взмыли в небо и. под радостные крики корабельных команд, завалили обоих в море. Этот инцидент произвел неизгладимое впечатление буквально на каждого, не исключая командующего флотом, привыкшего к безнаказанности

итальянской авиации. С этого момента всякий раз, когда бронепалубный авианосец выходил в поход, господство в воздушном пространстве над флотом оставалось за англичанами.

Возвращаясь в Александрию, флот разделился на две эскадры, одна из которых обошла Крит с севера, а другая — с юга. На рассвете 4 сентября все самолеты с «Илластриеса» и «Игла» атаковали аэродромы на острове Родос, авиация с которых доставила англичанам столько бессонных ночей в Александрии. Следует признать, что эта спонтанная акция британской палубной авиации прошла не слишком успешно. Самолеты с «Игла» взлетели с опозданием на 15 минут, и, соответственно, появились над целью, когда итальянцы, порядком встревоженные первым налетом, уже подняли истребители в воздух. В результате 4 «суордфиша» были потеряны вместе с опытнейшими экипажами, которые Каннингхэм назвал «цветом морской авиации». Авианосное соединение едва ли могло позволить себе такие потери.

На «Илластриесе» прибыл контр-адмирал Э.Л. Листер, который принял командование авианосным соединением. Его прибытие оказалось очень своевременным, поскольку он освободил штаб флота от ответственности за палубную авиацию. В первом же разговоре с командующим флотом он высказал идею атаковать итальянские корабли в гавани Таранто, и Каннингхэм его всячески одобрил. Он уже предлагал осуществить такую операцию в одном из писем Паунду, отправленном вскоре после вступления Италии в войну. Однако первый морской лорд в ответном послании безапелляционно заявил, что такая попытка станет для средиземноморских авианосцев последней, перед тем как их отправят на дно. Несмотря на категорический отказ главы военно-морского ведомства санкционировать такую операцию, Каннингхэм остался при своем мнении и не считал ее чрезмерно опасной.

5 сентября Средиземноморский флот вместе с пришедшим пополнением возвратился в Александрию. Три дня спустя Каннингхэм получил радиограмму от Черчилля с поздравлениями в связи с успешным завершением операции «Хэтс». В том же послании глава правительства не преминул выразить сожаление, что бронетанковой бригаде предстоит три лишних недели провести в путешествии вокруг Африки и указал на «огромную важность нанесения Италии решающего удара „нынешней осенью“» и «преимущества обретения инициативы в войне». Черчилль также намекнул, что Средиземноморский флот недостаточно активен в действиях против итальянских ВМС, но теперь, с прибытием «Илластриеса» и «Вэлиента» у него

появилась надежда, что моряки будут способны на большее. Текст изобиловал язвительными фразами, типа «преимущества итальянского флота на бумаге» и т. п.

Каннингхэма очень раздосадовала очередная колкая радиограмма главы государства. Адмирал немедленно направил пространное послание первому морскому лорду, с раздраженными и многословными разъяснениями ситуации, в которой приходилось действовать Средиземноморскому флоту. Начиналось оно следующими словами: «Прошу поблагодарить министра обороны (Черчилль совмещал этот пост с должностью премьер-министра. — Д.Л,) за его телеграмму. Надеюсь, ему вполне доступно объяснили, что необходимым условием успешных операций в центральной части Средиземного моря является постоянная и всеохватная воздушная разведка, но как раз в этом плане мы сильно отстаем, и к тому же флот резко ограничен в своих возможностях по причине недостаточного количества эсминцев».

Каннингхэм считал, что в высших эшелонах власти в Лондоне не в полной мере осознают те трудности, с которыми приходится сталкиваться морякам в Восточном Средиземноморье. В своем резком письме к первому морскому лорду он указал, что примерно 1/3 его эсминцев полностью вышла из строя, тогда как число остальных совершенно не отвечает обширности тех задач, которые надлежало решать флоту. Англичанам постоянно приходилось использовать ценные эсминцы для эскортирования многочисленных тихоходных конвоев, следовавших в Хайфу, Порт-Саид и на Кипр. Хотя Каннингхэм неоднократно обращался с просьбой прислать несколько специальных эскортных кораблей, ответа на его запрос не последовало.

«Я понимаю, как трудно выполнить эту просьбу за счет метрополии, и как остро вы сами нуждаетесь в таких кораблях», — продолжал он. «Я бы не возражал против отклонения моих просьб, при условии ясного осознания нашим командованием того, какие жестокие ограничения это накладывает на наш флот. Прежде чем начать любую крупную операцию силами флота, мне необходимо приостановить все операции местного значения и собрать вместе все имеющиеся в наличии эсминцы». Далее Каннингхэм упомянул Мальту, куда до 1 апреля 1941 г. ему предстояло доставить не менее 400.000 т. грузов. Это означало отправку в среднем двух конвоев в месяц, что в свою очередь требовало участия флота в такой операции в полном составе, включая обеспечение обратного перехода порожних судов. проводка конвоев создает хорошие возможности для операции против итальянцев, хотя силы флота будут связаны

по причине нехватки эсминцев для прикрытия всех тяжелых кораблей одновременно. Ведь конвой также нельзя оставить без эскорта.

Вскоре проблем у Средиземноморского флота прибавилось. 13 сентября итальянцы начали давно ожидавшееся наступление в Ливии. Неторопливо и осторожно продвигаясь вперед, они оккупировали Саллум, что на самой границе с Египтом, дошли до Сиди Баррани и там остановились. Между армией с одной стороны, и флотом и авиацией с другой, возникли принципиальные разногласия относительно того, где и как остановить наступление противника. Армейскому командованию хотелось чтобы итальянцы прошли до Мерса-Матруха, расположенного в 130 км дальше к востоку, где армия имела подготовленные позиции и была уверена, что сможет разбить наступающих. В связи с чем остановка маршала Грациани в Сиди Баррани сильно разочаровала английских генералов. Флот и авиация выступали против такой легкой сдачи территорий, поскольку это приближало аэродромы противника к Александрии и другим важным центрам. В конечном итоге возобладала армейская точка зрения.

Средиземноморский флот помогал армии по мере сил. Во время наступления итальянцы выдвинули свой левый фланг к самому морю. Эсминцы и канонерские лодки обстреливали скопления итальянских войск практически каждую ночь. И хотя их стрельба едва ли причиняла значительный ущерб, они держали противника в постоянном напряжении. Каннингхэм с большой похвалой отозвался о своих канонерских лодках. Они представляли собой совсем небольшие судна, по 625 т. водоизмещением, с очень малой осадкой, построенные в 1915 г. для действий в реках Месопотамии в годы Первой мировой войны. В 20 — 30-х гг. они служили на Янцзы, защищая «британские интересы» в Китае. С началом войны Каннингхэм охотно принял несколько этих малых судов для службы на Средиземном море. Небольшие размеры и малая осадка делали их трудными целями для бомб или торпед, в то время как две 152 мм пушки, хотя и старые, оказались очень полезным оружием. Канонерские лодки «Лэдибирд», «Эфис» и «Гнэт», к которым впоследствии присоединился монитор «Террор» с двумя 381 мм орудиями, сослужили отличную службу у ливийского побережья в 1940–1941 гг. Они выходили на бомбардировки практически каждую ночь, уделяя особое внимание Бардии и Тобруку, поскольку военные действия на суше велись в основном вокруг этих двух городов.

В первые недели итальянского наступления в Западной

пустыне в сентябре 1940 г. Каннингхэм задействовал для бомбардировки Бардии и крупные корабли. Однако практика показала, что это подвергает их излишнему риску. Во время одной из таких операций в лунную ночь тяжелый крейсер «Кент» был торпедирован итальянским самолетом. Торпеда попала в корму, рядом с винтами, и лишь с величайшим трудом эсминцам удалось отбуксировать его в Александрию.

С активизацией военных действий в Северной Африке командующий сухопутными силами генерал Арчибальд Уэйвелл и генерал ВВС Артур Лонгмор принялись настойчиво побуждать Каннингхэма перенести свою штаб-квартиру в Каир. Они считали, что это облегчит взаимодействие между тремя родами вооруженных сил и избавит адмирала от утомительных разъездов между Каиром и Александрией. Каннингхэм отказался наотрез. Он считал, что пока флот существует и есть шанс встретить в море противника, адмирал должен находиться на флагманском корабле и разделять все трудности и опасности морской службы со своими офицерами и матросами. Генералы было обратились за содействием в Комитет начальников штабов в Лондоне. но первый морской лорд целиком поддержал командующего Средиземноморским флотом, и им пришлось смириться. В качестве компромисса Каннингхэм направил в Каир своего постоянного представителя капитана I ранга Г.Дж. Нормана. Ему надлежало «сообщать Каннингхэму все самое важное, но не докучать ему излишними подробностями, оказывать всяческое содействие армии и ВВС, но не обременять командующего невыполнимыми обязательствами». Проще говоря, Норман всегда был во всем виноват.

Свои поездки в Каир Каннингхэм сократил до минимума. На важные совещания командующих родами войск на Ближнем Востоке его доставлял двухместный истребитель «фулмар». После окончания встречи, адмирал, не задерживаясь ни единой лишней минуты, тут же вылетел обратно. Обычный день в Александрии Каннингхэм начинал со встречи с офицерами штаба, которая назначалась сразу после завтрака. Первую половину дня командующий флотом посвящал либо работе с документами, которую он терпеть не мог, либо посещал корабли и подчиненные ему корабли и береговые сооружения, что ему очень нравилось. После полудня он мог съехать на берег, поиграть в теннис или гольф, но до 18.00 обязательно возвращался на «Уорспайт». Офицеры штаба флота придерживались такого же распорядка дня, поскольку командующий всякий раз выходил из себя, если выяснялось, что нужный ему человек по какой-то причине съехал на берег. В результате штабные офицеры неделями и даже

месяцами не сходили на твердую землю. Джеффри Бернард жаловался, что только месяц спустя после начала войны с Италией ему удалось выкроить 2 часа, чтобы «побегать по городу».

Персонал штаба Средиземноморского флота насчитывал всего 50 человек. В сравнении с объединенным штабом в Каире, разросшимся почти до 1 тысячи, это было совсем немного. Как следствие, все они были перегружены работой и находились в состоянии постоянного переутомления. Поэтому одна из любимейших поговорок командующего, которую он часто повторял, — «еще ни один штабной офицер не помер от перетруждения», — очень обижала персонал.

Из всех офицеров штаба наибольшим доверием Каннингхэма пользовался Артур Пауэр. «Я приобрел репутацию составителя оперативных приказов необычайной краткости и ясности», — вспоминал Пауэр, — «У Э.Б.К. вошло в привычку подписывать мои приказы, не читая, приговаривая при этом: „Полагаю, тут все в порядке. В любом случае, я все равно не смогу разобрать ваш штабной жаргон“. Я был самым молодым и неопытным капитаном III ранга в штабе, но получилось так, что он стал полагаться на меня полностью и безоговорочно в том, что касалось планирования боевых операций…», Каннингхэм всегда писал красными чернилами. Он отказывался принимать тексты, напечатанные на машинке, утверждая, что в них невозможно понять, кто и что предлагает. Поэтому Уиллису приходилось писать зелеными чернилами, а Пауэру — черными.

Когда Средиземноморским флотом командовал Паунд, для штабных офицеров считалось признаком хорошего тона появляться на мостике флагманского корабля с охапкой книг по вопросам тактики. Когда в первый день войны с Италией Пауэр во время похода вышел на мостик «Уорспайта», прихватив с собой несколько таких руководств, Каннингхэм проворчал: «Убери все эти книги подальше. Мы — на войне, и теперь сами должны знать, что делать».

Зато Каннингхэм огромное значение придавал состоянию морального духа экипажей своего флота и считал архиважным сломить противника, прежде всего, психологически. Томас Браунригг приводит весьма красноречивый эпизод, имевший место летом 1940 г.: «Флот только что возвратился из похода, экипажи измучены, корабли нуждаются в профилактике. Поступили разведданные, что очень старый и практически небоеспособный итальянский миноносец вышел из Таранто в Тобрук. Каннингхэм сказал нам: „Пошлите дивизион эсминцев и потопите его“. Мы стали протестовать, что эсминцам нужна

чистка котлов, и что в любом случае, этот итальянец не сможет причинить нам никакого вреда. И тогда Э.Б.К. сказал нам: „Мы не должны позволять противнику даже думать о том, что он сможет безнаказанно выйти в море; мы должны заставить его осознать, что в безопасности он будет только в своей гавани. И, напротив, наш флот должен считать вполне естественным для себя находиться в море. Поэтому идите, высылайте эсминцы и потопите эту несчастную безвредную посудину“!»

Но вернемся к хронологической последовательности боевых действий в Средиземном море. В начале октября 1940 года Средиземноморский флот провел очередной конвой на Мальту. Во время перехода самолет-разведчик с «Илластриеса» обнаружил всего в 80 милях к северо-западу огромную итальянскую эскадру в составе 5 линейных кораблей, 11 крейсеров и около 25 эсминцев. В их числе были два новейших линкора «Литторио» и «Витторио Венето», недавно вошедшие в состав флота. Эти корабли имели полное водоизмещение свыше 45.000 т., могли развивать скорость до 31 узла и были вооружены 9 381 мм орудиями главного калибра в трехорудийных башнях. Несмотря на устрашающую концентрацию итальянской морской мощи, Каннингхэм решил продолжить выполнение задачи. На сей раз он не рискнул оставить конвой и идти на сближение с противником. Решение вполне разумное и объяснимое.

Аналогичное решение принял и адмирал Кампиони, хотя его действия в меньшей степени извинительны. Итальянские самолеты в точности сообщили местоположение и состав английской эскадры. Кампиони располагал значительным перевесом в силе: его корабли были новее, превосходили боевые единицы англичан в скорости хода и дальнобойности артиллерии. Конвой добрался до Мальты почти без приключений. Уже на подходе к острову эсминец «Империал» был поврежден взрывом мины, установленной на значительной глубине.

В обратном направлении эскадра Каннингхэма также повела небольшой конвой. В первую же ночь в море, с 11 на 12 октября легкий крейсер «Аякс» под командованием капитана 1 ранга Э.Д.Маккарти, шедший крайним в шеренге крейсеров, развернутой к северу от основной колонны, столкнулся с флотилией итальянских эсминцев. В последовавшем скоротечном сражении на дистанции около 3,6 км он потопил два эсминца и повредил третий, на котором начался пожар. Затем он вступил в перестрелку еще с двумя кораблями, которые вскоре после открытия огня исчезли за дымовой завесой. «Аякс» также не избежал повреждений. Он получил в общей сложности 7 попаданий, почти разрушивших его мостик и радарную установку

и вызвавшие пожар в нижних помещениях. Дополнительные трудности создавал слепящий эффект от вспышек выстрелов орудий «Аякса», тогда как итальянцы использовали заряды, не дававшие ярких вспышек, и стреляли трассирующими снарядами.

Каннингхэм остался очень доволен результатами этого боя. В своем донесении в Лондон он отметил, что командир «Аякса» управлял кораблем с «решимостью и мастерством». Одним словом, «Аякс» в очередной раз подтвердил свою высокую боевую репутацию. заслуженную в сражении с «карманным линкором» «Адмирал граф Шпее» в декабре 1939 года.

На следующее утро летающая лодка с Мальты сообщила, что поврежденный эсминец взят на буксир другим эсминцем и они движутся в ближайшую укрытую бухту. С «Илластриеса» немедленно поднялись в воздух три «суордфиша». Каннингхэм также отправил в указанном направлении крейсер «Йорк», добивать уцелевшего «инвалида».

Как только английские самолеты пошли в атаку, буксирующий эсминец бросил своего товарища и полным ходом помчался в северном направлении. При появлении «Йорка» матросы тяжело поврежденного «Артиглиери» принялись махать белыми простынями и салфетками, в знак того, что они сдаются. Место находилось в пределах досягаемости итальянской авиации. Поэтому капитан 1 ранга Р,Х. Портал, памятуя о той, как самолеты противника бомбили английские эсминцы, пока те подбирали тонущих с «Бартолмео Коллеони», не стал отдавать приказ застопорить машины и спустить шлюпки, чем заслужил полное одобрение Каннингхэма. Вместо этого он приказал сбросить надувные плотики близ кормы «Артиглиери». Итальянцы быстро попрыгали в воду, а «Йорк» в два счета расстрелял их эсминец своей артиллерией.

Каннингхэм послал открытым текстом радиограмму итальянскому морскому командованию с сообщением местоположения плотиков с потерпевшими. Три дня спустя в адрес командующего пришла радиограмма из Лондона за подписью первого морского лорда, но явно инспирированная свыше. Завершался этот текст следующим абзацем: «Премьер-министр также очень доволен… но просил меня передать, что принимая во внимание настроения нашей общественности, страдающей от непрекращающихся и безжалостных бомбежек, впредь следует воздерживаться от посланий с комплиментами по поводу отважных действий противника, тем более, выдающих ему местоположение вашего флота». «Возможно, я был не прав…», — вспоминал Каннингхэм, — «но… что касается выдачи местоположения флота, то бой „Аякса“ уже давно осведомил

противника о том, где мы находимся».

На обратном пути в Александрию флот подвергся бомбежке, правда, не очень сильной. На борту «Уорспайта» находился американский военный корреспондент. Он сидел в кают-компании и печатал на своей машинке, когда поступило сообщение о приближении самолетов противника. Каннингхэм посла за ним своего флаг-лейтенанта, пригласить его на верхнюю палубу, чтобы он мог получить материал, увиденный своими глазами. Американец отказался подниматься наотрез, объявив, что его «народу нужен живой репортаж, а не мертвый корреспондент». По всей видимости, он не понимал, что в кают-компании он был не в большей безопасности, чем в любом другом месте.

В ночь с 13 на 14 октября, в рамках проводимой операции, самолеты с «Илластриеса» и «Игла» совершили налет на Лерос и Додеканезские острова. «Суорлфиши» сбросили около сотни бомб на ангары топливные цистерны, причинив противнику значительный ущерб.

В наступавших сумерках на подходе к Александрии флот подвергся атаке самолетов-торпедоносцев. На сей раз англичанам повезло в меньшей степени: крейсер «Ливерпуль» получил попадание торпеды в носовую часть. Повреждение оказалось не очень сильным, но оно привело к пожару, охватившему емкости с запасом топлива. От взрыва топливных цистерн детонировал боезапас носового бомбового погреба, в результате чего у «Ливерпуля» оторвало носовую часть до самого мостика, хотя она продолжала болтаться на каких-то перемычках. «Орион» взял поврежденный крейсер на буксир кормой вперед. Однако буксировка оказалась весьма непростой задачей, поскольку нос «Ливерпуля» продолжал болтаться позади, действуя то как плавучий якорь, то как рулевая лопасть. Через 100 миль пути буксирный трос порвался. По счастью, пока заводили новый, носовая часть окончательно отвалилась и движение обоих крейсеров существенно ускорилось.

Возвращение флота в Александрию около 1 часа ночи выглядело очень эффектным, о чем упомянутый американский корреспондент дал полный отчет в своих статьях в «Нью-Йорк Таймс». Эскадра входила в гавань как раз во время массированного авиационного налета. Корабли шли на большой скорости, ведя заградительный зенитный огонь на оба борта, из-за чего вспышки орудийных выстрелов, трассы и взрывы зенитных снарядов освещали весь горизонт.

В октябре вице-адмирал Джон Тови отбыл в Англию по вызову Адмиралтейства. Вскоре пришло известие, что его

назначили командующим флотом Метрополии. Вторым флагманом Средиземноморского флота на должности вице-адмирала и командующим крейсерскими силами стал контр-адмирал Г.Д.Придхэм-Уиппелл. Как и Каннингхэм, Уиппелл долгое время командовал эсминцами и знал своего непосредственного начальника еще со времен Дарданелльской операции. Каннингхэм также доверял своему новому второму флагману и целиком полагался на его суждения. Хотя и понимал, что он вряд ли станет равноценной заменой Джону Тови. Соответственно, пост командующего эскадрой линейных кораблей перешел к капитану 1 ранга Г.Б. Роллингсу, вместе с контр-адмиральской должностью. Он уже зарекомендовал себя с самой лучшей стороны, командуя «Вэлиентом». В целом. Роллингс проделал весьма извилистую карьеру. В годы Первой мировой войны он также служил на эсминцах. Затем около 2 лет он провел с военной миссией в Польше, во время войны последней с Советской Россией. В 20 — 30-х гг. командовал различными кораблями, 3 года прослужил военно-морским атташе в Японии. Каннингхэм считал его отличной кандидатурой на новую должность.

28 октября посол Италии в Афинах предъявил греческому правительству ноту протеста, в которой Греция обвинялась в несоблюдении нейтралитета. Обвинения итальянцев нельзя назвать абсолютно беспочвенными. Английские танкеры неоднократно появлялись в бухтах у греческого побережья и осуществляли дозаправку военных кораблей в греческих территориальных водах. Итальянская авиация наносила по ним бомбовые удары. Греция, естественно, заявляла Великобритании протесты и требовала отозвания английских кораблей из своих территориальных вод. Но правдой было и то. что Италия искала предлог для агрессии против Греции и благодаря англичанам нашла его очень быстро. Итальянская нота, по своей сути, являлась ультиматумом, поскольку требовала предоставить в распоряжение итальянских вооруженных сил несколько стратегически важных пунктов на территории Греции.

Ультиматум был отвергнут, и через несколько часов Италия и Греция находились в состоянии войны. По этому поводу состоялось экстренное совещание командующих родами войск на Ближнем Востоке с участием прибывшего в Каир министра иностранных дел Энтони Идена. Идеи и генералы пришли к выводу, что, в отличие от Египта, оборона Греции не является жизненно важной для интересов Великобритании. Но с политической точки зрения, оказать помощь грекам очень желательно. Со своей колокольни, Каннингхэм никак не мог

решить, является ли известие о вступлении в войну Греции плохим или хорошим. С одной стороны, это означало, что теперь флот сможет использовать залив Суда на Крите в качестве передовой базы обеспечения для операций в центральной части Средиземного моря. С другой стороны, поскольку правительство решило помогать Греции войсками и военными материалами, это означало, что через Восточное Средиземноморье и Эгейское море пойдет непрерывный поток конвоев в обоих направлениях, и все они будут подвергаться атакам подводных лодок и самолетов с аэродромов на Додеканезских островах.

А это, в свою очередь, означало, что оборона конвоев дополнительным бременем ляжет на Средиземноморский флот, в особенности, на его и без того изношенные эсминцы. Так оно и получилось. Командующий ВВС Артур Лонгмор, под свою ответственность, отправил эскадрилью истребителей в Грецию, а вскоре получил приказ отправить туда еще несколько. Генералу Уэйвеллу поручили обеспечить поставку зенитных орудий и других средств ПВО, хотя таковых у него не было. Впоследствии, в марте 1941 года на флот свалилась обязанность обеспечить безопасную доставку в Грецию 58.000 солдат со всем необходимым автотранспортом, боеприпасами, продовольствием и подвозом всего остального на протяжении того времени, пока они вели там боевые действия.

Крит также следовало обеспечить оборонительными сооружениями, аэродромами и гарнизонами, а залив Суда превратить в передовую базу флота. Главная трудность заключалась в доставке необходимых боновых заграждений. Их подвоз ожидался не ранее, чем через несколько месяцев.

В 1.30 29 октября, вскоре после нападения Италии на Грецию, Каннингхэм вывел в море главные силы флота в составе 4 линкоров, 2 авианосцев, 4 крейсеров и всех боеспособных эсминцев. На рассвете 31 октября эскадра появилась у западного берега Крита, прикрывая подход транспортов с войсками в залив Суда. 1 ноября весь день шла разгрузка транспортов. Одновременно сетевой заградитель «Протектор» поставил противолодочную сеть. Правда, в течение нескольких месяцев, до появления хороших боновых заграждений, залив Суда не мог считаться вполне безопасной стоянкой для кораблей.

Вдохновленное успехом операции «Хэтс», высшее военно-морское командование в Лондоне запланировало в начале ноября 1940 года провести через Средиземное море еще один конвой. Командование рассчитывало таким образом усилить гарнизон Мальты войсками и артиллерией, перебросить солдат и технику в Грецию и на Крит, а также пополнить Средиземноморский флот

еще несколькими кораблями. Новая операция получила кодовое название «Коут».

6 ноября 2150 солдат, артиллерия и танки прибыли в Гибралтар. В тот же день людей перегрузили на военные корабли, предназначавшиеся Каннингхэму. Линкор «Бархэм» взял 700 человек, тяжелый крейсер «Бервик» — 750, легкий крейсер «Глазго» — 400, 6 эсминцев приняли по 50 солдат каждый. 7 ноября эти корабли в сопровождении соединения «Н» вышли из Гибралтара. Танки и грузовики планировалось отправить в конце месяца на транспортах.

Тремя днями ранее, 4 ноября два конвоя вышли из Александрии: «AN — 6» следовал в Грецию и на Крит с грузом угля, продовольствия и авиационного бензина; «MW — 3» шел на Мальту и в залив Суда, имея на борту зенитную артиллерию, продовольствие, горючее для грузовиков и танков. Прикрытие конвоям обеспечивали главные силы флота в составе 4 линкоров, «Илластриеса», 2 крейсеров и 13 эсминцев.

«MW — 3» практически без приключений добрался до Мальты к 9 ноября. Зато военные корабли, проходя самое опасное место между Сицилией и африканским берегом, подверглись массированным бомбовым ударам. «Бархэм» и крейсеры получили небольшие повреждения от близких разрывов авиабомб. Они опоздали к месту рандеву почти на 2 часа, заставив Каннингхэма понервничать.

Готовясь к операции «Коут», Каннингхэм решил совместить ее с атакой итальянского флота в Таранто силами палубной авиации. Командующий авианосным соединением контр-адмирал Листер уже давно готовился к этому событию и тщательно тренировал своих пилотов. Для достижения верного успеха он установил тесное взаимодействие с авиаразведкой ВВС на Мальте, поскольку осуществление такой операции во многом зависело от получения постоянных данных о дислокации флота противника. При этом было очень желательно иметь фотографии кораблей, стоявших в бухте. Листеру в каком-то смысле повезло, поскольку в авиаразведывательных силах Мальты к тому времени появились самолеты «гленмартии». Они имели громадное преимущество над летающими лодками «сандерленд». Как бы ни были ответственны экипажи последних, их машины совершенно не годились для таких целей. «Суордфиши» пришлось снабдить дополнительными топливными баками, с тем, чтобы авианосцу не пришлось подвергаться чрезмерному риску, приближаясь к итальянским берегам на недопустимо близкое расстояние.

К середине октября у Листера было все готово, Каннингхэм хотел осуществить атаку в годовщину Трафальгарской битвы, 21

октября. Однако из-за пожара в ангаре «Илластриеса» операцию пришлось отложить. Ее перенесли на 11 ноября, когда ожидалась подходящая лунная ночь. Промедление оказалось англичанам на руку. Последующая авиаразведка и фотографии Таранто, при их тщательном изучении показали, что итальянцы защитили якорную стоянку аэростатами, а линкоры — противоторпедными сетями. Это заставило в корне пересмотреть методы атаки.

Планировалось, что в операции примут участи оба авианосца, но за два дня до выхода в море на «Игле» обнаружились серьезные неисправности в главной силовой установке, скорее всего, причиненные близкими разрывами авиабомб во время последнего похода. Вся команда корабля страшно расстроилась, но им ничего не оставалось, как только перегрузить свои «суордфиши» на «Илластриес» вместе с наиболее опытными экипажами. Так что лишь небольшая часть летчиков с «Игла» смогла принять участие в этом рискованном предприятии.

В 10.15 10 ноября флот Каннингхэма встретил долгожданное подкрепление из метрополии, после чего все корабли двинулись на северо-восток, чтобы занять позицию к западу от Ионических островов для прикрытия конвоя, вышедшего с Мальты в Александрию. Выполнив свою миссию, флот совершил скрытый переход к месту, примерно в 40 милях к западу от острова Кефалия и в 170 милях от Таранто. Здесь «Илластриес» должен был отправить свои самолеты в атаку и дожидаться их возвращения. Из-за аварии на «Игле» в операции могли принять участие только 21 «суордфиш» вместо 30, как планировалось.

По дороге с авианосца отправили на Мальту истребитель, который доставил последние аэрофотоснимки. Они показали 5 линейных кораблей в гавани Таранто. Действующий патруль самолетов-разведчиков доложил, что все 6 линкоров входят в бухту.

Одновременно с налетом на Таранто было решено осуществить рейд в пролив Отранто, чтобы нанести удар по итальянским коммуникациям с Албанией. Для выполнения этой задачи Каннингхэм отрядил эскадру вице-адмирала Придхэм-Уиппелла в составе крейсеров «Ориона», «Сиднея», «Аякса» и двух эсминцев. Они расстались с главными силами около 13.00 И ноября.

В 18.00 контр-адмирал Листер на «Илластриесе» получил приказ приступить к выполнению операции «Джаджмент». Каннингхэм приказал просигналить авианосцу: «Удачи вам, парни, в этом предприятии. Ваш успех может изменить весь ход войны на Средиземном море». Согласно оперативному плану, налет должен был осуществляться двумя волнами, по 12

самолетов в каждой, с интервалом в 1 час между ними. Двум самолетам надлежало сбросить осветительные бомбы вдоль восточного берега бухты Мар Гранде, чтобы обозначить силуэты линейных кораблей и облегчить тем самым работу торпедоносцев, заходящих в атаку с юго-запада. Предполагалось, что осветительные бомбы помогут и пикирующим бомбардировщикам, которым предстояло атаковать крейсеры и эсминцы в бухте Мар Пикколо.

В назначенное время авианосец вышел на стартовую позицию в 310 км к юго-востоку от Таранто. В 20.57 в воздух поднялась первая волна из 12 «суордфишей» ведомая капитан-лейтенантом К.Уильямсоном, командиром 815-ой эскадрильи морской авиации. 6 самолетов несли торпеды, 4 — бомбы и 2 — осветительные снаряды. Один из торпедоносцев почему-то летел значительно быстрее остальных и появился над гаванью Таранто на 20 минут раньше, встревожив итальянских зенитчиков. В результате, остальные были встречены мощным заградительным огнем береговых зенитных батарей и корабельной артиллерии.

В бледно-желтых отсветах осветительных бомб «суордфиши» стремительно пикировали навстречу разрывам зенитных снарядов и неслись к кораблям в каких-то 10 метрах над водной поверхностью. Казалось, они решили не возвращаться живыми, не достигнув поставленной цели. Первым добился успеха командир эскадрильи Уильямсон. Торпеда с его «суордфиша» ударила в борт «Конте ди Кавура», в районе мостика. Командир линкора, видя, что его корабль быстро погружается, принял решение отвести его на мелкое место, но было уже поздно. «Кавур» затонул, накренившись на правый борт, так что над поверхностью воды остались только надстройки, дымовые трубы и башни главного калибра.

Почти одновременно, в 23.15 торпеда попала в правый борт «Литторио», чуть позади первой башни главного калибра. Она пробили громадную брешь, размером примерно 7,5 х 6 м. Вторая торпеда ударила в корму, проделав сквозную пробоину с левого борта на правый. Взрыв повредил лопасть основного руля и разрушил рулевую машину. Остальные торпеды либо прошли мимо, либо не взорвались. Бомбовые удары по легким кораблям на внутреннем рейде Мар Пикколо закончились безрезультатно. Самолет Уильямсона был подбит. Командир эскадрильи и его стрелок-радист попали в плен. Остальные 11 самолетов благополучно возвратились на «Илластриес», проведя в полете 4,5 часа.

9 «суордфишей» второй волны, возглавляемые командиром 819-й эскадрильи капитан-лейтенантом Дж. У. Хэйлом, начали

взлетать в 21.13. 5 самолетов несли торпеды, 2 — бомбы, 2 — осветительные снаряды. Один из самолетов вынужден был возвратиться, поскольку на пол пути у него оторвался дополнительный топливный бак. Вторая волна появилась над гаванью ровно в полночь и, несмотря на ожесточенный огонь зенитных батарей, также добилась успеха. «Кайо Дуилио» был поражен торпедой в правый борт и выбросился на берег. «Литторио» получил третью торпеду, ударившую в носовую часть в районе 192-го шпангоута, где отсутствовала конструктивная подводная защита. Если после первых двух попаданий гибель ему еще не грозила, то третья торпеда добила громадный линкор окончательно. В огромную пробоину, площадью 8 х 12 м, с ревом и свистом устремились тонны забортной воды. «Литторио» прочно сел на грунт. «Суордфиш», атаковавший крейсер «Горицция» был сбит. Его экипаж погиб. Остальные 7 самолетов около 3.00 возвратились на «Илластриес». На заре 12 ноября авианосец присоединился к эскадре.

В 11.00 к главным силам присоединились крейсеры и эсминцы Придхэм-Уиппелла. Ночью в проливе Отранто им удалось перехватить конвой из 4 грузовых судов, шедших в сопровождении эсминца и миноноски. Эскорт сразу же ретировался. Англичане потопили два судна, а остальные два оставили в безнадежном состоянии, охваченными пожарами с носа до кормы. Результаты налета на главную базу итальянского флота, осуществленного столь ничтожными силами, превзошли самые смелые ожидания. За несколько часов половина линейных кораблей Италии была выведена из строя. Потребовался месяц, чтобы вернуть плавучесть «Литторио» и «Кайо Дуилио» и поставить их в доки. С «Конте ди Кавуром» возились еще дольше. Его пришлось полностью разгрузить. «Литторио», пострадавший больше всех, вернулся в состав флота только в марте 1941 г. В ночь с 11 на 12 ноября 1940 г. стратегический баланс сил на Средиземном море изменился самым кардинальным образом. Каннингхэм нисколько не преувеличил, когда писал: «В обшей сложности за пять с половиной часов летного времени — с авианосца и обратно, — двенадцать самолетов нанесли итальянскому флоту больший урон, чем тот, который понес германский Флот Открытого моря во время дневного боя в Ютландском сражении».

14 ноября, когда корабли британского Средиземноморского флота возвратились в Александрию, поздравления посыпались на моряков отовсюду: из Адмиралтейства, от адмирала Годфруа, от адмирала Сомервилла, от бывших сослуживцев Каннингхэма, от его величества короля Англии. Последний прислал телеграмму:

«Недавняя успешная операция флота под вашим командованием стала источником гордости и вдохновения для всех в Англии. Передайте мои самые теплые поздравления Средиземноморскому флоту и, особенно, морской авиации за их блестящие действия против итальянских военных кораблей в Таранто». Первый морской лорд писал Каннингхэму; «До того как пришли известия с Таранто, правительственный кабинет находился в упадническом настроении, но Таранто оказал на них буквально магическое воздействие».

Командующий ВВС на Ближнем Востоке сэр Артур Лонгмор прибыл в Александрию и лично поднялся на борт «Илластриеса», чтобы поздравить экипажи самолетов. Это было очень символично, ибо Лонгмор стоял у истоков морской авиации, начав службу в пей еще за несколько лет до Первой мировой войны. Именно ему, первому из английских морских летчиков, довелось испытывать авиационную торпеду в июне 1914 г.

Нет никаких сомнений, что это была блистательная победа, и люди, ее одержавшие, заслуживали самых высоких почестей. На флоте все пребывали в уверенности, что Уильямсон и Хэйл получат награды никак не меньше «Креста Виктории». Моряки с «Илластриеса», естественно, ожидали, что и все остальные будут награждены по нисходящей линии, в соответствии с вкладом каждого. 20 декабря пришло известие, что Уильямсон и Хэйл награждаются «всего лишь» орденами «За Отличную Службу», а их наблюдатели — крестами «За Отличную Службу». Аналогичные награды получил один из экипажей «суордфиша» с «Игла», принимавший участие в налете. И все!!! Больше никто ничего не получил и даже не был упомянут ни в каких правительственных сводках.

В первые дни января 1941 г. в новогоднем наградном бюллетене правительства Великобритании было объявлено, что контр-адмирал Листер произведен в кавалеры Ордена Бани III-й степени, а командиры обоих авианосцев капитаны I ранга Д.Бойд и А.Бридж — в кавалеры «Ордена Британской Империи», также 3-й степени. Наконец, ровно пол года спустя, 20 мая 1941 г. еще 13 пилотов самолетов-торпедоносцев получили ордена «За Отличную Службу», а их наблюдатели — кресты «За Отличную Службу». Ни один инженер-механик или старшина из обслуживающего персонала авиакрыла, не удостоился никакой почести. Сказать, что команды авианосцев были разочарованы, значит не сказать ничего. Капитан I ранга Бойд вспоминал, что разгневанные матросы сорвали списки награжденных с судовой доски объявлений.

Главная вина за эту несправедливость целиком лежит на

Каннингхэме. Наградная комиссия Адмиралтейства приняла бы любую его рекомендацию безоговорочно. Каннингхэм являлся не просто командующим Средиземноморским флотом в чине полного адмирала, а старшим по званию и по выслуге лет во всем плавсоставе британских ВМС. Вверенные ему соединения одержали «чистую победу», которая изменила соотношение сил на всем ТВД. И не было лучшего финала такому достижению, чем впечатляющий дождь наград, осыпавший мундиры участников этой операции.

В каких бы высокопарных выражениях не описывал Каннингхэм рейд на Таранто много лет спустя по-видимому ни в годы войны, ни некоторое время спустя после ее окончания, он оказался не в состоянии осознать истинное значение этой операции. В те ноябрьские дни 1940 г. Листер и Бойд были очень удивлены и разочарованы почти полным безразличием, с которым командующий выслушал их рапорты по возвращении s Александрию. В 1949 г. Каннингхэма пригласили почетным гостем на торжественный «Ночной Обед Таранто», который командование морской авиации устраивало каждый год в честь знаменательной победы. «Признаюсь», — сказал старый адмирал в застольной речи. — «что я только сейчас осознал, какой сокрушительный удар мы тогда нанесли. Я думаю, адмирал Листер инперанг Бойд были разочарованы тем, как я это воспринял». И, видя замешательство присутствующих, добавил: «Но тогда мне казалось, что так и должно быть всегда, когда работает палубная авиация»!

После налета на Таранто итальянцы перевели все свои ценные боевые корабли в порты западного побережья, распределив их между Неаполем, Генуей и Специей. Они по-прежнему продолжали действовать в восточной части Средиземного моря, но теперь им приходилось всякий раз выходить через Мессинский пролив. При этом они неизбежно оказывались под неусыпным надзором английских самолетов-разведчиков, базировавшихся на Мальте. При новом раскладе сил резко уменьшилась угроза нападения итальянских военных кораблей на английские конвои, беспрерывно идущие на Грецию и на Крит. Каннингхэм известил Адмиралтейство, что теперь он сможет обойтись без «Малайи» и «Рэмиллиса». Высшее морское командование охотно согласилось вернуть их в метрополию. В Лондоне считали, что они хорошо пригодятся для эскортирования атлантических конвоев, которым постоянно угрожали немецкие рейдеры. В конце ноября старые дредноуту отбыли на родину.

Пользуясь временным ослаблением итальянского флота, в Адмиралтействе решили отправить очередной конвой из Англии

через Средиземное море с грузами для Мальты и Александрии. Как обычно, от Гибралтара до Сардинии транспорты сопровождало соединение «Н», а к востоку от Сицилии их встречал Средиземноморский флот. На рассвете 25 ноября Каннингхэм вывел свои корабли в море для участия в операции «Коллар».

В назначенный час они встретили конвой в точке рандеву и сопроводили к месту назначения. Для эскадры Каннингхэма это крейсерство в центральной части Средиземного моря оказалось весьма необычным, поскольку в течение всех 7 дней плавания его корабли не сделали ни единого выстрела. Чего нельзя сказать об эскадре Сомервилла. 27 ноября, двигаясь к месту рандеву, на «Уорспайте» перехватили радиограмму, сообщавшую, что крейсеры соединения «Н» вступили в контакт с противником. Каннингхэм с завистью читал их сообщения. После непродолжительного боя итальянские корабли разорвали контакт и ушли в направлении Сицилии.

Этот бой едва не стал роковым для Джеймса Сомервилла. Правда, опасность подстерегала его отнюдь не со стороны вражеской эскадры. В 8.00 соединение «Н», сопровождавшее транспорты, а также крейсеры «Манчестер» и «Саутгемптон», каждый из которых имел на борту по 700 солдат и летчиков армейской авиации, находилось в 100 милях к юго-западу от мыса Спартивенто (южная оконечность Сардинии, которую не следует путать с мысом на побережье Калабрии, имеющим аналогичное название). В этот момент в пределах видимости появилась сильная итальянская эскадра в составе линейных кораблей «Витторио Венето», «Джулио Чезаре», 7 тяжелых крейсеров и 16 эсминцев. Последовал обмен залпами на предельных дистанциях, длившийся около 1 часа. В ходе этого нерешительного боя английский крейсер «Бервик» и итальянский эсминец «Ланчиере» получили по одному попаданию. После этого Кампиони решил разорвать контакт. Английские крейсеры некоторое время преследовали противника, но тщетно. В годы Второй мировой войны итальянские корабли, обладавшие великолепными скоростными качествами, показали себя весьма «скользким» противником. По выражению английского историка Дж. Уинтона, все попытки британских кораблей навязать им решительный бой на коротких дистанциях напоминали удары молотком по шарику ртути. Видя, что ни один из кораблей противника не получил серьезных повреждений, Сомервилл решил прекратить преследование. На всякий случай он запросил контр-адмирала Ланселота Холланда, ушедшего далеко вперед со своими крейсерами, есть ли надежда нагнать итальянцев.

Холланд ответил отрицательно.

На том все и закончилось. Сомервилл решил, что его главная задача заключается в обеспечении безопасности конвоя, а не в том, чтобы бессмысленно гоняться за кораблями противника, да еще вблизи его берегов. Однако в Адмиралтействе рассудили по-другому. К своему глубокому возмущению, Сомервилл по возвращении в Гибралтар застал там только что прибывшую из Лондона следственную комиссию, которая всерьез собиралась выяснять, кто виноват в том, что противник ушел безнаказанно. Случай беспрецедентный в британской военно-морской истории: в Адмиралтействе даже не дождались рапорта командующего эскадрой с описанием хода сражения. В кают-компаниях соединения «Н» офицеры и командиры кораблей были просто вне себя от возмущения.

Следственное разбирательство длилось 3 дня. В конечном итоге Сомервилл остался на занимаемой должности, но получил строгое порицание «за нерешительность действий». Все это дело имело явно выраженный политический подтекст. Сомервилл определенно «подмочил» свою репутацию в Адмиралтействе и на Даунинг-стрит,10 своими нерешительными действиями и стремлением взвешивать все «за» и «против» во время операции по уничтожению французского флота в Оране и Дакаре. Первый морской лорд написал об этом Каннингхэму с подкупающей простотой: «С некоторых пор мы не вполне удовлетворены действиями Джеймса Сомервилла, и есть мнение, что его следует освободить от занимаемой должности. Когда мы узнали, как он преследовал итальянцев, мы, естественно, решили этим воспользоваться». Спасло Сомервилла только то. что в тот момент ему не нашлось подходящей замены. «Мы хотели заменить его Фредом Коллинзом», — писал Паунд, — «но политиканы воспротивились…».

Каннингхэма также крайне возмутило обращение высшего морского командования с Сомервиллом, и он не остановился перед тем, чтобы напрямую высказать свое мнение в письме к первому морскому лорду: «В то же время я считаю недопустимым, чтобы флагман, сделавший все от него зависящее в трудной ситуации, постоянно находился под угрозой обнаружить следственную комиссию, поджидающую его по возвращении в базу, в случае, если его действия пришлись не по нраву тем, кто находится в Англии, хотя и не знает о реальных обстоятельствах дела. Такое предубеждение не есть лучший способ обращения с лояльной службой». В письме к Сомервиллу Каннингхэм высказал предположение о политической подоплеке расследования: «Я не верю, что он (Паунд. — Д.Л.) сидит на самом дне этой бутылки,

он просто позволил У.Ч. втянуть себя в это дело».

В отличие от Сомервилла, Каннингхэм, несомненно, являлся более масштабной и авторитетной фигурой, и «подцепить» его было гораздо сложнее. К тому же на его счету был недавний блистательный успех атаки итальянского флота в Таранто. Но и Каннингхэму хорошо «попортили крови». По возвращении флота в Александрию после операции «Коллар», он получил радиограмму, что Адмиралтейство готовит операцию по захвату Пантеллерии — гористого итальянского острова, площадью примерно 118 кв. миль, расположенного в 150 милях к северо-западу от Мальты, т. е. на пол пути между Сицилией и Тунисом. Его население составляло около 9 тыс. человек, и на нем практически отсутствовала пресная вода. Операцию под кодовым названием «Уоркшоп», планировалось осуществить силами 3.500 специально обученных командос. К месту высадки их должны были доставить «Тленирн», «Гленджил» и «Гленрой» — отличные дизельные грузопассажирские лайнеры, способные развивать скорость до 19 узлов и оснащенные специальными десантными плавсредствами, вместо обычных шлюпок. Руководство всей операцией возлагалось на адмирала флота лорда Кейса!

Того самого Роджера Кейса, который был начальником штаба эскадры, штурмовавшей Дарданеллы в 1915 году, а затем командовавшего Дуврским патрулем. Как уже говорилось, он до конца остался убежденным сторонником форсирования проливов силами флота и требовал продолжения операции. По этой причине он пользовался неизменной благосклонностью Черчилля. Кейс уже давно вышел в отставку. Однако с началом Второй мировой войны отставному адмиралу нестерпимо захотелось вернуться на действительную службу. Операция «Уоркшоп» была одной из интриг Кейса. Он убедил Черчилля, что захват Пантеллерии даст англичанам важные стратегические преимущества. Во-первых, на острове имелся хороший аэродром, с которого можно осуществлять налеты на Сицилию и собственно Италию. Обладание Пантеллерией давало возможность контролировать коммуникации в центральной части Средиземного моря и угрожать вишистам в Тунисе. Черчилль с восторгом ухватился за идею и стал оказывать давление на Паунда, чтобы флот как можно скорее приступил к претворению ее в жизнь. Поскольку Пантеллерия находилась в зоне ответственности Каннингхэма, его попросили высказать свое мнение.

Каннингхэму не потребовалось вникать в детали, чтобы с ходу испытать стойкое неприятие плана этой операции. По его собственным словам, он счел «эту схему просто дикой». Адмирал

нисколько не сомневался, что остров можно легко захватить и удерживать впоследствии. Его возмущало, что к и без того обширным обязанностям Средиземноморского флота добавится еще один остров, причем в районе бесспорного господства авиации противника. Ему вполне хватало трудностей со снабжением Мальты, Крита и Греции. Добавить к ним Пантеллерию с гарнизоном и достаточно многочисленным гражданским населением, которое также пришлось бы снабжать водой и продовольствием, казалось верхом глупости. Польза от обладания Пантеллерией также представлялась сомнительной. Там действительно имелся аэродром, с которого могли действовать истребители. Но для истребителей понадобятся горючее, боеприпасы, запчасти и база по их обслуживанию. Остров не имел даже подобия бухты и превратился бы для флота в натуральный кошмар.

Захват Пантеллерии, так близко расположенной к Сицилии, несомненно имел бы большой общественный резонанс в Англии и хорошо смотрелся бы в газетных аншлагах, но в остальном потери значительно превышали преимущества. Итальянский гарнизон на Пантеллерии не причинял англичанам никакого беспокойства. И, наконец, имелось еще одно немаловажное обстоятельство, о котором Каннигхэм позволил себе откровенно высказаться только пять лет спустя после окончания войны в своих мемуарах. Роджер Кейс должен был вернуться на службу в том звании, в котором вышел в отставку — в звании адмирала флота. Руководство независимой операцией человеком в таком чине в зоне командования Каннингхэма неизбежно привело бы к осложнениям.

Все эти соображения, кроме последнего, командующий Средиземноморским флотом передал радиограммой в Адмиралтейство. Он уже знал, что пер вый морской лорд разделяет негативное отношение к операции «Уоркшоп». Начальники штабов других родов войск также особо на ней не настаивали На протяжении декабря 1940 года шел обмен радиограммами — с протестами из Александрии и настойчивы ми уговорами из Лондона. Наконец, Каннингхэма, информировали, что по какой-то причине операция отложена до периода безлунных ночей в январе. По том ее осуществлению помешали еще какие-то события, и от захвата Пантеллерии окончательно отказались. В свете того, что случилось позднее на Средиземноморском ТВД, Каннингхэм мог с полным основанием считать счастливым стечением обстоятельств, что экспедиция на Пантеллерию так никогда и не была предпринята.

4 декабря 1940 года в Каире состоялось важное совещание, на

котором обсуждался окончательный вариант наступления в Западной пустыне, назначенное генералом Уэйвеллом на 7 декабря. Из соображений секретности Уэйвелл не сообщил о сроках даже Черчиллю в Лондон. Своими планами он поделился только в личной беседе с Иденом, посетившим незадолго до этого Каир и Александрию. Однако Идеи, озабоченный отправками подкреплений в Грецию, толком ничего не понял, посчитав, что Уэйвелл собирается вести какие-то оборонительные бои.

Военному флоту надлежало обеспечить поддержку приморского фланга наступающей армии. По возвращении в Александрию, Каннингхэм сформировал прибрежную эскадру в составе монитора «Террор» и уже упоминавшихся выше старых канонерских лодок «Лэдибирд», «Эфис» и «Гмэт». Время от времени им на помощь должен был приходить полудивизион австралийских эсминцев под командованием капитана I ранга Г.М. Уэллера. Командование Прибрежной эскадрой было возложено на контр-адмирала Г.Б. Роллингса. Он получил единственный приказ — оказывать помощь армии всеми доступными средствами. В его обязанности также входило обеспечение подвоза боеприпасов, горючего и продовольствия к линии фронта по морю. Эти перевозки, вначале спорадические, вскоре превратились в беспрерывный поток, по мере эскалации военных действий и удаления наступающей армии от тыловых баз.

Как известно, английское наступление в Ливии в декабре 1940 — январе 1941 гг. имело полный успех. Операция продемонстрировала, что Уэйвелл действительно являлся незаурядным военным руководителем. Он не упустил ни одной ошибки, допущенной противником, и обратил их в свою пользу. Стремительным ударом итальянцы были разбиты под Сиди-Баррани и обращены в бегство. 16 декабря англичане захватили Саллум и форт Капуццо. На следующий день контр-адмирал Роллингс прислал радиограмму, что он намеревается использовать портовые сооружения в Саллуме и Бардии, и просил доставить туда зенитные батареи. К тому времени англичане захватили свыше 30.000 пленных. 5 января 1941 г. пала Бардия.

Все это время «Террор» и канонерки активно действовали на приморском фланге, обстреливая итальянские войска, отступавшие по прибрежным дорогам. Иногда кораблям приходилось выполнять необычную работу. «Террор», например, несколько раз доставлял в Саллум пресную воду для наступающих войск. Несмотря на песчаные бури и ветры, вдоль берега между Александрией и линией фронта беспрерывно курсировали грузовые суда и малые плавсредства. Они везли

продовольствие, воду, боеприпасы, горючее, доставляли обратно больных, раненых и тысячи пленных итальянских солдат.

Наступательная операция в Ливии имела одно очень важное последствие, которое поначалу осталось практически не замеченным. Она сблизила командующих арией, авиацией и флотом, заставила их осознать, что успех может быть достигнут только в результате тесного взаимодействия, что каждый из родов войск зависит от другого, и что кампании на море, на земле и в воздухе на самом деле одно целое. До этого каждый из трех военачальников был склонен преследовать свою. смутную и расплывчатую цель, используя вверенное ему оружие без консультаций с другими. После первого наступления в Ливии тесные консультации по всем важным мероприятиям стали сами собой разумеющимися. Каннингхэм стал чаще бывать в Каире, а Уэйвелл и Лонгмор появляться в Александрии, иногда в очень ранние утренние часы.

Пока продолжалось успешное наступление в Западной пустыне, главные силы флота также не бездействовали. В 1.00 16 декабря «Уорспайт», «Вэлиеит», «Илластриес», 2 крейсера и 11 эсминцев вышли в море для прикрытия конвоев, попутно собираясь выполнить весьма насыщенную программу других операций. Утром следующего дня самолеты с «Илластриеса» бомбили Родос, а также различные цели на Додекаиезских островах. Позднее в тот же день весь флот зашел в залив Суда на дозаправку. В ночь на 18 декабря эскадра Каннингхэма разделилась. Командующий с двумя линкорами решил нанести артиллерийский удар по Валоне — главной базе снабжения итальянской армии в Албании. Тем временем крейсеры с тремя эсминцами должны были совершить рейд в Адриатическое море до линии Бари — Дураццо (ныне — Дуррес) и посмотреть, что там можно «прихватить».

18 декабря погода стояла отвратительная: порывистый, часто меняющийся ветер, сильное волнение и плотный дождь. Каннингхэм счел, что использовать самолеты в такую ночь будет невозможно, поэтому «Илластриес» отделился от остальной эскадры. Однако около полуночи, когда британские корабли подошли к Валоне, установилась чудесная, ясная лунная ночь и полный штиль. Правда, при этом стоял жуткий холод и окрестные холмы покрывал снег, к чему английские моряки оказались совершенно не готовы. Два линкора сделали 100 выстрелов по Валоне — 15-дюймовыми снарядами. Результаты стрельбы остались неясными, поскольку эскадру отделяла от города и бухты гряда высоких холмов. Можно предположить, что в отсутствии корректировки стрельба англичан вряд ли могла

причинить существенный ущерб городу и порту. Достоверно лишь то, что для итальянцев этот обстрел стал полной неожиданностью. Только после того, как бомбардировка прекратилась, включился одиночный прожектор, и с берега пустили осветительный снаряд. Это было все.

По завершении операции Каннингхэм рискнул ввести «Уорспайт» в Гранд-Харбор на две ночи, пока эсминцы заправлялись топливом. Ему очень хотелось осмотреть мальтийские доки, встретиться с губернатором и военно-морским комендантом острова. «Уорспайт» вошел в Гранд-Харбор утром 20 декабря. Это был первый визит на Мальту флагманского корабля британского Средиземноморского флота с мая 1940 г. Весть об этом разнеслась по городу очень быстро. Причалы и крыши казарм были черны от народа. Эскадру ждала самая трогательная и душевная встреча.

Когда на следующее утро Каннингхэм ехал в автомобиле в сопровождении военно-морского коменданта Мальты вице-адмирала Уилбрэхема Форда, их окружила толпа возбужденных рабочих, распевавших «Боже Храни Короля» и «Правь Британия». Они несколько раз порывались качать командующего флотом, и ему лишь с большим трудом удалось от них вырваться. Каннингхэму пришлось произнести около дюжины импровизированных речей, рассказывая мальтийцам как сильно от них зависит флот и благодарить их за то, что они отлично держатся и продолжают работать, невзирая на непрекращающиеся налеты.

Тем временем «Илластриес» совершил крейсерство в направлении Пантеллерии. В полдень 21 декабря один из его самолетов-разведчиков обнаружил конвой из 3 итальянских грузовых судов, направлявшихся в Триполи в сопровождении эсминца. 9 «суордфишей» пошли в атаку, в результате которой одно судно взорвалось, а другое просто затонуло.

Таким образом. 1940 год в Средиземноморье завершился для англичан на оптимистической ноте. Их флот в значительной степени контролировал центральную часть Средиземного моря и имел возможность проводить конвои в обоих направлениях. Корабли Каннингхэма провели ряд наступательных операций в Адриатическом море и нанесли большие потери конвоям противника, шедшим в Триполи, лишив тем самым итальянскую армию в Ливии значительной части жизненно необходимых грузов. Мальта, хотя по-прежнему не обладавшая приемлемой противовоздушной обороной, почти вернулась к нормальному функционированию, особенно в плане ремонтных работ. Бомбардировщики ВВС, базировавшиеся на острове, наносили

чувствительные удары по Триполи. Одним из важнейших преимуществ флота являлось присутствие в его составе новейшего бронепалубного авианосца «Илластриес», который обеспечивал господство в воздухе непосредственно над флотом, где бы он не находился.

На суше армия одержала убедительную победу. Вторжение в Египет было отбито, итальянские войска откатились обратно через границу, понеся большие потери в живой силе и технике. Одним словом, на Средиземном море и Ближнем Востоке англичане встречали новый 1941-й год, что называется, на гребне волны. Однако их торжество длилось недолго.

7 января весь Средиземноморский флот вышел в море для проведения операции под кодовым названием «Эксесс». Задача флота заключалась в том, чтобы провести через Средиземное море следовавший с запада конвой из 4 больших транспортов, 3 из которых направлялись в Пирей со срочными грузами для греческих союзников. Четвертый с еще более важным грузом из 4000 т. снарядов направлялся на Мальту. Пользуясь случаем, флот Каннингхэма вел из Александрии конвой из 3 судов: танкера, направлявшегося в залив Суда, и двух грузовых судов с продовольствием и горюче-смазочными материалами для Мальты. После прибытия конвоев к месту назначения командующий намеревался нанести удар по судоходству у итальянского побережья.

Отличительная черта данной операции по сравнению с прошлым заключалась в том, что крейсеры «Глочестер», «Саутгемптон» и 2 эсминца под командой контр-адмирала Э.Ф.Реноуфа, должны были пройти вперед через Тунисский пролив и принять конвой у соединения «Н», сопровождавшего его от Гибралтара.

Операция «Эксесс» началась согласно плана. В 4.30 10 января «Уорспайт», «Вэлиент», «Илластриес» и 7 эсминцев находились к северо-западу от Мальты, двигаясь навстречу конвою. День начинался хорошо. Вскоре после 7.30, когда начало рассветать, поступило сообщение с крейсера «Бонавенчер», шедшего с западного направления, что он обнаружил 2 эсминца противника. Почти одновременно с линкоров увидели вспышки орудийных выстрелов на западе и увеличили ход до полного, на тот случай, если конвой нуждался в поддержке. Линкоры пронеслись совсем близко от транспортов, прямо через порядки эсминцев сопровождения. На грузовых судах можно было рассмотреть изумленные лица солдат. Каннингхэм подумал, что они должно быть здорово напугались при виде двух огромных кораблей, неожиданно вынырнувших на полной скорости из утренней

дымки и скрывшихся в направлении отдаленной канонады. Это было действительно грандиозное зрелище в сером свете наступавшего утра.

После 8.00, когда окончательно рассвело, корабли Каннингхэма находились всего в 5 или 6 милях от Пантеллерии. Они увидели, что «Бонавенчер» и «Хереварда» все еще ведут интенсивный огонь с короткой дистанции по разбитому и охваченному пожаром эсминцу противника. Второму удалось ускользнуть. Пока линейный флот разворачивался, чтобы последовать за конвоем, итальянский эсминец взорвался.

Затем события начали принимать плохой оборот. Каннингхэм наблюдал, как корабли сопровождения перестраиваются в новый ордер — всегда захватывающее зрелище для старого моряка, всю жизнь прослужившего на эсминцах. Неожиданно под полубаком «Гэланта» взметнулся огромный столб воды от взрыва. Эсминец подорвался на мине как раз в том месте, через, которое только что прошел линейный флот. Нос корабля был начисто оторван и он оказался в совершенно беспомощном положении. «Мохаук» взял его на буксир, а контр-адмирал Реноуф с «Глочестером». «Саутгемптоном» и «Бонавенчером» получил приказ сопроводить их до Мальты. Они добрались до места к утру следующего дня, «Тэлант» был поставлен в док, но его так никогда и не отремонтировали.

Главные силы двигались за конвоем в юго-восточном направлении, когда их обнаружил итальянский самолет-разведчик. Его тут же сбили «фудмары» с «Илластриеса». Как раз в тот момент, около 12.30 линкоры подверглись атаке двух итальянских торпедоносцев. подкравшихся на бреющем полете. Их торпеды прошли за кормой «Вэлиента». Истребители, до того патрулировавшие над флотом на больших высотах, немедленно снизились. Лучше бы они этого не делали.

Практически сразу с северного направления возникло большое соединение самолетов, которые очень быстро оказались прямо над кораблями. На их крыльях и фюзеляжах красовались немецкие опознавательные знаки: три эскадрильи пикирующих бомбардировщиков «Юнкере — 87 — штука» и «Юнкере — 88». С «Илластриеса» поднялись еще несколько истребителей, но ни они, ни те, что уже патрулировали в воздухе, не успели набрать достаточную высоту, чтобы что-либо предпринять. Корабли открыли огонь из всех зенитных орудий, в то время как «штуки» один за другим ныряли в пике, сконцентрировав все свои атаки на «Илластриесе». Временами авианосец полностью скрывался за лесом водяных столбов от падающих бомб. Британскому морскому командованию уже давно было ясно, что немцы рано

или поздно придут на помощь своему итальянскому союзнику. 20 ноября 1940 г. Гитлер обратился к Муссолини с предложением направить в Италию соединение немецких бомбардировщиков для действий против британского судоходства в Средиземном море. В начале декабря в Италию прибыл германский министр авиации фельдмаршал Эрих Мильх, который провел подготовительную работу для операции «Миттельмеер». Миссия оказания помощи союзнику была возложена на «Флигеркорпс — X» — соединение Люфтваффе, специализировавшееся на действиях против морских целей. К началу января в Италию прибыли 120 высотных бомбардировщиков, 150 пикирующих бомбардировщиков и 40 истребителей. Теперь они пошли в дело.

Предоставим слово Каннингхэму: «Эта новая форма атаки пикировщиков оказалась настолько интересной, что мы следили за ней, забыв о страхе. Несомненно, что мы наблюдали величайших мастеров. Сомкнувшись в огромный круг над флотом, они один задругим выходили в атаку, стремительно ныряя вниз. Мы не могли не восхищаться их мастерством и точностью. Выход из пике происходил в предельно низкой точке, некоторые из них проносились над взлетной палубой „Илластриеса“ ниже его дымовой трубы. Я видел как в первый же заход он был поражен бомбой позади мостика, и через каких-нибудь 10 минут, получив 6 попаданий 1000-фунтовыми бомбами, он выкатился из строя, охваченный пламенем — его рулевые лопасти были заклинены, самолетоподъемники выведены из строя, экипаж понес тяжелые потери».

Наблюдения Каннингхэма о повреждениях «Илластриеса» весьма точны. При первом же прямом попадании. 500 кг бомба пробила бронированную полетную палубу и взорвалась в нижнем ангаре, разворотив кормовой самолетоподъемиик и уничтожив все стоявшие там самолеты. От ее взрыва начался большой пожар. Всего авианосец получил 6 прямых попаданий и 3 близких разрыва бомб в воде, заклинивших его рули. Вся корма корабля была окутана клубами черного дыма, через который время от времени пробивались языки пламени. Из числа его экипажа 13 офицеров и 113 матросов были убиты, 7 офицеров и 91 матрос — ранены. Если бы не бронированная полетная палуба, этот поход наверняка стал бы для «Илластриеса» последним.

«У меня защемило сердце», — писал Каннингхэм, — «когда я смотрел на него и думал о полученных им тяжелых повреждениях и о тех, которые ему предстояло получить». Однако уже к 15.30 рули авианосца начали действовать и он пошел более или менее ровным ходом, держа скорость 17 узлов. Линкоры старались держаться к нему поближе, чтобы обеспечить поврежденному

кораблю зенитное прикрытие. Они практически не пострадали в ходе этого налета. В «Уорспайт» попала всего одна бомба — в подъемник правого носового якоря, но линкору она не причинила серьезных повреждений. Хотя одному из штабных офицеров, видевшему с кормы, как бомба пролетела за мостик, она «показалась величиной с диван… стоявший в кают-компании».

Эскадра взяла курс на Мальту. На обратном пути, между 16.00 и 17.00, когда пожар на авианосце все еще продолжался, корабли Каннингхэма подверглись еще одной атаке 20 пикирующих бомбардировщиков. Команда «Илластриеса», по-видимому, окончательно пришла в себя после полученного шока. Все зенитные орудия авианосца немедленно пошли в дело. Более того, его «фулмары», улетевшие на Мальту, после того как корабль-носитель получил повреждения, заправились топливом и возвратились назад. 7 «штук» они сбили и несколько других повредили. «Илластриес» все-таки добрался до Мальты и в 21.45 благополучно вошел в гавань.

Каннингхэму было над чем призадуматься. За несколько минут ситуация в корне изменилась. Флот одним ударом лишился авианосца и его господство на Средиземном море было поставлено под вопрос посредством оружия, гораздо более грозного и эффективного, нежели все, с чем англичанам приходилось иметь дело до сих пор. Все усилия итальянской авиации оказались ничтожными по сравнению с этими смертоносными «штуками» Люфтваффе. Не следовало забывать, что «Илластриес» укрылся на Мальте, буквально у них под носом, и немцы не пожалеют сил, чтобы добить его.

Тем временем контр-адмирал Реноуф, проводив «Гэлант» до Мальты, покинул остров с «Глочестером» и «Саутгемптоном» в 5.00 11 января, чтобы присоединиться к флоту, идущему на восток. Ни один из его кораблей не был оснащен радаром, поэтому около 15.00 их совершенно неожиданно атаковали 12 пикирующих бомбардировщиков, зашедших со стороны солнца. Оба крейсера получили попадания. На «Глочестере» бомба пробила крышу центрального поста управления артиллерийским огнем, но не взорвалась. Тем не менее, она убила 9 человек и 14 покалечила. Контр-адмиралу Реноуфу явно везло. Это был уже второй случай, когда крейсер, на котором он держал свой флаг, получал попадание в носовую надстройку неразорвавшейся бомбой. «Саутгемптон» получил 2 попадания совсем другого характера. По несчастливому стечению обстоятельств атака совпала с отдыхом экипажа после 48-часовой напряженной работы на боевых постах. В тот момент они пили чай. Две бомбы пробили верхнюю палубу и взорвались в кают-компании и

столовой старшин, так что все самые квалифицированные специалисты команд по борьбе за живучесть корабля сразу погибли. На крейсере 80 человек были убиты и 88 получили ранения.

На удивление, «Саутгемптон» в течение часа еще продолжал двигаться со скоростью 20 узлов и даже отбил вторую атаку высотных бомбардировщиков. Однако пожары в его внутренних помещениях продолжали разрастаться. Из-за быстрой утечки технической воды из котлов скорость крейсера начала падать и вскоре он вовсе остановился. Огонь подобрался к погребам боезапаса, и их пришлось затопить. К вечеру на крейсере бушевал уже такой пожар, контролировать который не представлялось возможным. В 19.00 Каннингхэм разрешил команде покинуть корабль. Оставшиеся в живых перебрались на «Дайомонд» и «Глочестер». Около 22.00 «Орион» добил горящий крейсер тремя торпедами.

Борьба за господство на Средиземном море вступила в новую стадию.

Глава V
Трехсотлетняя традиция (1941–1942)

Как только «Илластриес» вошел в Гранд-Харбор, ремонтные команды немедленно приступили к ликвидации повреждений. Немецкая авиация, естественно, постаралась не упустить свой шанс. День за днем авианосец подвергался ожесточенным атакам. В вечернем налете 16 января приняли участие 70 самолетов. «Илластриес» получил еще одно попадание, хотя и не причинившее серьезных повреждений. Одновременно грузовое судно «Эссекс», прибывшее вместе с конвоем, получило попадание в машинное отделение, в результате которого 15 человек были убиты и 23 ранены. Только каким-то чудом 4000 т. снарядов в его трюмах остались невредимы и не сдетонировали. Во время того же налета близкий разрыв авиабомбы повредил корпус крейсеру «Перт» ниже ватерлинии. Большие разрушения были причинены докам, имелись многочисленные жертвы среди гражданского населения.

18 и 19 января Мальта вновь подверглась массированным налетам. На сей раз серьезные повреждения были причинены обшивке подводной части корпуса «Илластриеса». Бомбы разрывавшиеся поблизости от ударов об дно залива производили эффект подрыва на морских минах, Ремонтные бригады и водолазы трудились не покладая рук, готовя корабль к выходу в море. В январе 1941 г. появились первые симптомы падения морального духа на острове под влиянием беспрерывных жестоких бомбежек. Портовые рабочие и грузчики из числа местного населения наотрез отказались работать во время налетов. Разгрузка транспортов целиком легла на плечи английских солдат и матросов.

Всем было ясно, что «Илластриесу» нужно как можно скорее выбраться с Мальты, и он выбрался. Благодаря сверхчеловеческим усилиям всех, от кого это зависело, в ночь на 23 января 1941 г. авианосец выскользнул в море и ушел в Александрию со скоростью 24 узла. Столь неожиданная прыть привела к тому, что он разминулся с эскадрой крейсеров, высланной для его сопровождения. Возможно, это оказалось к лучшему, поскольку последняя на обратном пути подверглась жестокой бомбежке. В полдень 25 января «Илластриес», весь покрытый боевыми шрамами, вошел в александрийскую бухту под приветственные

крики команд английских кораблей.

Авианосцу предстояло покинуть театр военных действий для прохождения капитального ремонта. Поскольку все понимали, что он останется небоеспособным еще в течение многих месяцев, Адмиралтейство приняло решение прислать на Средиземное море однотипный «Илластриесу» «Формидебл». В тот момент он нес службу в Южной Атлантике и отправился в Александрию вокруг Мыса Доброй Надежды. Его прибытие ожидалось не ранее марта.

Возможности флота резко сократились из-за отсутствия авианосца. Безнадежно устаревший «Игл» совершенно не годился для действий в новых условиях. На протяжении двух месяцев, с середины января до середины марта 1941 г. эскадра Каннингхэма не предпринимала никаких активных действий против итальянского флота. Продолжалось только движение конвоев по Эгейскому морю и действия Прибрежной эскадры вдоль ливийского побережья.

Тем временем, события на суше развивались для англичан весьма успешно. В Западной пустыне армия использовала паузу для подготовки к броску на Тобрук. Прибрежная эскадра, командование которой теперь осуществлял капитан I ранга Гарольд Хиклинг. оказывала ей всемерную помощь, обстреливая позиции противника, вывозя пленных, доставляя необходимые грузы и т. д. 19 января Каннингхэм сообщили Адмиралтейство, что несмотря на плохие погодные условия, Прибрежная эскадра в течение предшествующих 10 дней доставила в Александрию 35 тыс. итальянских военнопленных. Она же обеспечила подвоз военных грузов в Саллум и Бардию, подготовив их бухты для судоходства.

Австралийская дивизия, поддержанная с моря огнем орудий «Террора», «Лэдибирда» и 3 эсминцев, прорвалась через оборонительные рубежи итальянцев в Тобрук на рассвете 22 января. К полудню город и бухта полностью перешли в руки англичан. Порт сохранился в отличном состоянии, хотя доки и краны пострадали довольно серьезно. Англичанам также достались значительное число лихтеров, топливные емкости, отнюдь не пустые, изрядное количество угля и пресной воды. Итальянские боновые заграждения сохранились на 80 %. 27 января Каннингхэму доложили, что Тобрук открыт для судоходства.

Два дня спустя адмирал вылетел в Тобрук вместе с начальником штаба флота, проинспектировать гавань и береговые сооружения. Визит оказался весьма интересным. Бухта, хотя и засоренная разбитыми корпусами судов, обладала гораздо большими возможностями, чем ожидал Каннингхэм. Для

транспортов с грузами оставалось достаточно места. Старый броненосный крейсер «Сан-Джорджо», разбомбленный английской авиацией и окончательно разрушенный итальянцами, утонул у входа в бухту. Его надстройки и значительная часть корпуса возвышались над водой и все еще дымились. Со своим тяжелым вооружением, состоявшим из 4 10-дюймовых орудий и 8 7,5-дюймовых, он шлялся основой обороны против атаки с моря.

Армия продолжала наращивать темп наступления. 30 января была захвачена Дерна и началось движение на Бенгази. Австралийские войска вошли в этот юрод 6 февраля. Бронетанковые части совершили через открытую пустыню 90-километровый марш-бросок на Беда-Фомму, по хорде образовавшейся окружности, отрезав путь отступления итальянским войскам. 10 февраля, как признал сам Муссолини, итальянская армия в Северной Африке практически перестала существовать. Это была достойная точка, завершившая всю операцию, в ходе которой англичане захватили 130.000 пленных, 400 танков и 850 артиллерийских орудий, а их армия продвинулась на 900 км на запад от исходной позиции в декабре 1940 г.

После этого английское наступление окончательно выдохлось. Армия до предела растянула свои коммуникации и поставила флот перед необходимостью попытаться подготовить порт Бенгази для принятия малых-судов, превратив его в передовую базу снабжения горючим, боеприпасами, продовольствием и техникой. Снабжение армии морем через Бенгази представляло собой большую проблему. Маршрут из Александрии удлинился еще на 200 миль, а Бенгази располагался совсем недалеко от авиабаз противника в Триполи и на Сицилии. В гавани Бенгази сильно пострадал мол, а вход в бухту был практически блокирован. Армии во что бы то ни стало хотелось использовать Бенгази в качестве главной базы снабжения, но резервы, которыми она располагала, не позволяли выделить приемлемое количество артиллерийских орудий для защиты порта с моря и с воздуха. Истребительное прикрытие также оставалось совсем незначительным.

14 февраля Каннингхэм отправил в Бенгази первый конвой и вместе с ним «Террор» и крейсер ПВО «Ковентри» для организации обороны. За день до этого немецкая авиация произвела скрытую постановку магнитных мин. Немцы отлично понимали значение Бенгази для дальнейших операций английских войск в Ливии и начали осуществлять массированные удары с воздуха, против которых оборона порта оказалась абсолютно беспомощной. Самую большую угрозу представляли

немецкие пикирующие бомбардировщики. 31 января они потопили тральщик «Хантли», шедший в Дерну. 11 и 20 февраля близ Тобрука на минах подорвались вооруженные китобои «Сазерн Флоу» и «Оз». На рассвете 22 февраля монитор «Террор», стоявший на рейде Бенгази, получил повреждения корпуса от близких разрывов бомб. Понимая, что рано или поздно он дождется и прямых попаданий, его командир запросил разрешения покинуть Бенгази. Каннингхэм приказал «Террору» уходить и сообщил армейскому командованию, что до тех пор, пока порт не получит эффективного истребительного прикрытия, моряки не смогут его использовать. При выходе из бухты, на шум винтов монитора сдетонировали две акустические мины, от взрывов которых течи в его корпусе усилились. На следующее утро, неподалеку от Дерны он вновь подвергся атаке пикирующих бомбардировщиков. Очередной близкий разрыв бомбы окончательно его «доконал», вызвав затопление машинного отделения. Корвет и тральщик пытались взять старый монитор на буксир, но он уже имел сильный крен и команде пришлось его покинуть.

Так закончилась четвертьвековая служба «Террора», чей боевой путь начался у бельгийского побережья в Первую мировую войну. Он присоединился к Средиземноморскому флоту, придя в Александрию из Сингапура. Зенитные батареи старого монитора защищали Мальту и залив Суда, его 15-дюймовые орудия крушили порядки итальянских войск, износившись до состояния гладкостенных. Он служил в качестве ремонтной мастерской, судна снабжения, водовоза и еще бог знает чем. Зачастую в какой-нибудь только что захваченной бухте его зенитки оставались единственной защитой от воздушных налетов. Не случайно, что многие на флоте очень болезненно переживали гибель старого монитора.

В начале 1941 г. в составе флота произошли некоторые изменения, которые позволили снизить нагрузку на и без того изношенные эсминцы. Теперь Каннингхэм располагал 3 крейсерами ПВО — «Ковентри», «Калькутта» и «Карлисл». Ни один конвой не выходил без их сопровождения. Новый легкий крейсер «Бонавенчер» стал полезным дополнением не в последнюю очередь благодаря более совершенному радару, которым стали оснащаться новейшие корабли британского флота. Правда, в первом же бою с итальянскими эсминцами у Пантеллерии он расстрелял 75 % своего боезапаса, пополнить который в Александрии уже не было возможности. Очередной подвоз боеприпасов через Суэцкий канал ожидался не ранее конца февраля или начала марта.

С появлением на Средиземноморском ТВД германской авиации Суэцкий канал превратился для Каннингхэма в предмет постоянного и серьезного беспокойства. Очень скоро англичане начали подозревать, что самолеты Люфтваффе появились на аэродромах Додеканезских островов. В ночь с 18 на 19 января Суэцкий канал подвергся первому массированному налету. Обошлось без особых разрушений и жертв, но движение по каналу пришлось остановить на 24 часа по причине многочисленных неразорвавшихся бомб, усеявших фарватер канала.

Первый налет на Суэцкий канал крайне встревожил Каннингхэма. Он понимал, что с установлением прочного господства в воздухе авиации стран Оси от проводки конвоев через Средиземное море временно придется отказаться. В этих условиях для англичан было принципиально важно, чтобы все конвои, идущие вокруг Мыса Доброй Надежды и далее вверх по Красному морю с подкреплениями и грузами для армии и флота, имели возможность проходить через Суэцкий канал беспрепятственно. Александрия осталась единственной базой англичан в Восточном Средиземноморье, оборудованной для обработки больших объемов грузов.

С появлением германской авиации на Додеканезских островах, ожидалось, что одним из первых ее шагов будет постановка магнитных мин в Суэцком канале. Английские моряки постарались подготовиться к отражению новой угрозы, оснастив несколько буксиров в Порт-Саиде и Суэце магнитными минными тралами, и организовав службу наблюдения. 30 января 1941 г. немецкие самолеты действительно сбросили первые магнитные мины и канал пришлось закрыть. Его вновь открыли 3 февраля, но в тот же день и два последующих дня на минах подорвались суда, при чем одно из них затонуло в очень неудобном положении, практически перекрыв фарватер. Начались потери среди тральщиков. Ситуация становилась по-настоящему угрожающей. К 7 февраля англичане выловили 16 мин, но оставались еще другие. Движение по каналу планировалось возобновить не ранее 18 февраля, и только для судов не свыше 15.000 т. водоизмещением.

Каннингхэм рассчитывал разрешить транзит крупных судов не ранее 5 марта. Все это его ужасно раздражало. Авианосец «Формидебл» уже находился в Красном море, ожидая открытия канала. «Илластриес» и «Игл» по той же причине простаивали в Александрии, не имея возможности уйти на ремонт в метрополию и США.

10 февраля Каннингхэм вылетел на Суэцкий канал,

проинспектировать его оборону и тральные силы, и обсудить проблемы с военно-морским комендантом Порт-Саида вице-адмиралом Джеймсом Пикоком. Под руководством последнего оборона канала быстро укреплялась, хотя вахтовый метод слежения за постановками мин противником показался Каннингхэму слишком расточительным с точки зрения людских ресурсов, поскольку требовал около трех с половиной батальонов английских солдат. Позднее с этой задачей хорошо научились справляться египетские войска. Тральщики действовали не слишком успешно, поэтому использовался метод, когда местоположение мины при ее сбросе устанавливалось наблюдателями, а затем точно фиксировалось с помощью подводных пловцов. Для этих целей использовались как флотские водолазы, так и арабы-ныряльщики. После этого мину либо подтягивали к одному из берегов и обезвреживали, либо взрывали там, где она стояла. Если местоположение мины не удавалось точно определить, то акваторию «пропахивали» глубинными бомбами, что давало неизменно превосходный результат.

Корпус судна, затонувшего посреди канала удалось подвинуть к одному из берегов и проход расширился. 10 марта «Формидебл» буквально протиснула через это место, имея в запасе всего по нескольку метров со стороны каждого борта. Неделю спустя «Илластриес» ушел на ремонт в США, а еще через несколько дней покинул Средиземное море «Игл». «Формидебл» появился в Александрии очень своевременно — Средиземноморскому флоту предстояло решать новые сложные задачи.

Теперь внимание англичан было приковано к Греции. Смерть генерала Метаксаса в конце января 1941 г. имела своим результатом изменение позиции греческого правительства в вопросе о прямом английском содействии. 8 февраля Греция обратилась к Великобритании с официальным запросом, может ли она рассчитывать на помощь в случае германской агрессии. Вполне определенные очертания германских стратегических планов продвижения на юг и юго-восток уже начали вырисовываться. Отчасти они определялись неудачами итальянцев, отчасти запасами сирийской и иракской нефти, о которых Гитлер, несомненно, задумывался! Итальянцы оказались очень ненадежными партнерами. Они потерпели крупное поражение в Северной Африке, и отступили с большими потерями на обоих фронтах в Восточной Африке. Не удалось им реабилитироваться и в ходе агрессии и против Албании и Греции. Несмотря на все воинственные заявления, Муссолини стоял на

пороге очередной катастрофы. Люфтваффе уже включились в борьбу на Средиземном море, теперь наступала очередь Вермахта.

В середине февраля командующие родами войск на Ближнем Востоке получили новую директиву кабинета министров. Суть ее сводилась к следующему. Уэйвеллу надлежало прекратить наступление за пределы западной границы Киренаики и удерживать ее минимальными силами. Все высвободившиеся подразделения сухопутных войск и авиации следовало немедленно отправить на помощь Греции. Одновременно британское командование на Ближнем Востоке должно было подготовить и осуществить атаку против Додеканезских островов. Для обсуждения этих проблем в Каир вылетели министр иностранных дел Энтони Идеи и начальник генерального штаба Джон Дилл.

Наибольшие проблемы новая директива доставила генералу Уэйвеллу. Каннингхэм не сомневался, что флот сможет перевести в Грецию в относительной безопасности все силы, какие удастся собрать в Северной Африке. Уэйвеллу же предстояло определить минимальный размер формирований, необходимых для удержания Киренаики, продолжить наступление на двух фронтах в Восточной Африке и одновременно готовить армию для действий в Греции. Директива атаке Додеканезских островов навела Каннингхэма на мысль, что верховное командование в Лондоне живет в мечтах, совершенно оторванных от действительности. Такая операция была очень желательной, но в условиях катастрофической распыленности сил флот в одиночку решить такую задачу не мог. Помимо борьбы с итальянским флотом, Каннингхэм отвечал за снабжение Мальты и армии в Киренаике, в сотнях миль от Александрии. В условиях открытия нового фронта в Греции и переброски туда крупных сил о нападении на Додеканезские острова нечего было и думать.

По прибытии Идена и Дилла, 19 февраля в Каире состоялось совещание, на котором было решено отправить в Грецию 3 пехотных дивизии, 1 бронетанковую бригаду и несколько эскадрилий ВВС. В качестве места высадки избрали порты Пирей и Волос. Авиация и флот высказались категорически против Салоники. В дальнейшем британским экспедиционным силам надлежало закрепиться и удерживать оборонительные рубежи вдоль рек Вардар и Альякмоп.

Каннингхэм считал отправку войск в Грецию и оказание помощи этой стране правильным с политической точки зрения. Однако морские и военные ресурсы англичан в Восточном Средиземноморье едва ли соответствовали такой задаче. Он не испытывал иллюзий относительно того, что помощь, выделенная

грекам, позволит им успешно противостоять серьезному вторжению немцев. Поэтому, когда решение послать туда войска было окончательно принято, адмирал сразу начал думать над тем, как флот их будет оттуда вывозить.

Каннингхэм направил пространное послание в Адмиралтейство, в котором подробно обосновал, что с появлением на Средиземном море германской авиации, он уже не сможет использовать «Формидебл» так смело и безоглядно, как «Илластриес» в те времена, когда англичане имели дело только с итальянскими ВВС. Отныне авианосцу придется принимать на борт больше истребителей за счет сокращения числа самолетов-разведчиков и торпедоносцев. Из-за этого ударная сила авианосца пропорционально сократится. Далее адмирал доказывал, что для дальнейшей успешной войны на Средиземном море следует создать структуру, подобную береговому командованию в Англии, со своей авиацией, которая должна взаимодействовать с флотом и находиться под его оперативным контролем. Эти самолеты должны действовать из стратегических пунктов на побережье, участвуя в наступательных операциях, локальной авиаразведке, борьбе с подводными лодками и авиационном прикрытии конвоев. Такими стратегическими пунктами для авиации берегового базирования могут послужить Мальта, Крит. Киренаика и Эпир на западном побережье Греции. Каннингхэм напомнил, что Мальта уже используется подобным образом, поскольку там оставлена эскадрилья палубной авиации с поврежденного «Илластриеса». Вторая такая эскадрилья направляется на Крит, но нужны еще дополнительные самолеты.

4 марта из Лондона пришло известие о награждении Каннигхэма Большим Рыцарским Крестом Ордена Бани. Как раз в тот день началась переброска войск из Александрии в Грецию. 6 марта командующий Средиземноморским флотом доложил в Адмиралтейство, что два дня назад в Грецию вышел первый конвой и что с этого времени конвои туда будут отправляться через каждые трое суток. Предприняты все меры по обеспечению их защиты. Транспортировка английских войск в Грецию, известная под названием операция «Ластр», продолжалась с 4 марта по 24 апреля 1941 г. Крейсеры ПВО «Калькутта», «Ковентри» и «Карлисл» вместе с эсминцами и малыми эскортными кораблями отбили все воздушные атаки. И хотя имели место потери судов, идущих с конвоями, но не в Грецию, а также транспортов, возвращавшихся порожними, ни один солдат и ни одна единица техники не были потеряны из тех 68.000 человек с полным вооружением, продовольствием и механизированными колоннами, что были переброшены в Грецию

морем за этот период.

В марте 1941 года боевые действия на Средиземном море резко активизировались. С прибытием «Формидебла» Каннингхэм сразу начал готовиться к отправке очередного конвоя на Мальту. Конвой из 4 транспортов покинул Александрию 19 марта. На следующее утро для его прикрытия в море вышли «Формидебл» и линейные корабли. Переход обошелся без происшествий, поскольку авиаразведке противника не удалось обнаружить ни транспорты, пи главные силы флота. Линкоры и авианосец повернули назад в ночь на 22 марта, а конвой достиг Мальты на следующее утро. Он подвергся бомбовому удару уже в бухте: 2 транспорта получили попадания, а крейсер «Бонавенчер» и эсминец «Гриффин» были повреждены близкими разрывами. С учетом нового соотношения сил на Средиземном море, эту операцию можно считать исключительно удачной. Однако буквально два дня спустя англичане получили чувствительный удар в другом месте.

Утром 26 марта английские корабли, стоявшие в заливе Суда, подверглись атаке итальянских катеров, начиненных взрывчаткой. Взрыв страшной силы причинил тяжелые повреждения крейсеру «Йорк». Его котельные и машинные отделения были затоплены, так что ему пришлось выброситься на мель. Электрогенераторы «Йорка» полностью вышли из строя, из-за чего на нем не функционировали помпы, электрическое освещение и орудийные башни. Танкер «Периклес» получил громадную пробоину в середине правого борта, но большая часть его ценного груза осталась в сохранности. Таким образом, английский Средиземноморский флот лишился единственного тяжелого крейсера, вооруженного 203 мм орудиями.

Англичане сняли с плотиков 6 итальянских моряков. Их катера были доставлены двумя миноносцами. Экипажи навели их на цель и спрыгнули за борт. Каннингхэма всегда удивляло, что при отсутствии у итальянцев предприимчивости и инициативы в войне на море, они отлично проявляли себя в такого рода индивидуальных атаках. «У них определенно были люди, способные к осуществлению таких смелых предприятий», — писал Каннингхэм. До конца 1941 года ему еще раз пришлось в этом, убедиться при гораздо более ощутимых последствиях для британского флота.

К третьей неделе марта англичане уже знали, что до нападения Германии на Грецию осталось недолго. С 25 марта увеличилась интенсивность воздушной разведки противника к югу и западу от Греции и Крита. Итальянские самолеты-разведчики стали появляться над александрийской гаванью

практически ежедневно. Необычная настойчивость, с которой отслеживались все передвижения британского Средиземноморского флота, навела Каннингхэма на мысль, что, возможно, готовится какая-то важная операция итальянского флота.

Для действий итальянских кораблей открывались следующие возможности. Они могли атаковать уязвимые и слабо охраняемые конвои, перевозившие английские войска в Грецию. Возможно, итальянцы намеревались провести собственный конвой с подкреплениями на Додеканезские острова. Каннингхэм не исключал, что итальянский флот мог предпринять отвлекающую операцию для прикрытия высадки войск в Греции или Киренаике, или даже полномасштабной операции против Мальты. Однако из всех вариантов первый, то есть атака конвоя, следующего в Грецию, представлялась ему наиболее вероятной.

Чтобы предотвратить такую возможность, самый очевидный образ действий англичан заключался в сосредоточении линейного флота к западу от Крита. Однако при этом воздушная разведка противника почти наверняка обнаружит английские военные корабли, и итальянский флот попросту отложит операцию до тех пор, пока британская эскадра не будет вынуждена вернуться в Александрию для пополнения запасов топлива. Англичанам, если они хотели получить реальный шанс перехватить итальянцев, требовалась регулярно поступающая точная информация обо всех передвижениях кораблей противника в море. При этом было крайне желательно, чтобы выход эскадры из Александрии состоялся с наступлением ночи, что давало шанс избежать обнаружения ее вражеской авиаразведкой до наступления следующего утра.

Утром 27 марта летающая лодка «сандерленд» с Мальты доложила об обнаружении 3 итальянских крейсеров и эсминца в 80 милях к юго-востоку от Сицилии. Они двигались в направлении Крита. Видимость была плохая и летающая лодка не смогла вести за ним наблюдение. Каннингхэм долго обсуждал с офицерами штаба флота, что могло означать появление крейсерской эскадры противника в указанном квадрате. Случилось так. что в тот день в море находился только один конвой. Он шел в Пирей с войсками и приближался к Криту с юга. Конвою было приказано идти в прежнем направлении до наступления темноты, а затем изменить курс. Конвой, который готовился выйти из Пирея в южном направлении, получил приказ задержаться.

Каннингхэм склонялся к тому, что итальянцы не посмеют что-либо предпринять. Однако штабные офицеры обратили

внимание на необычную активность итальянских радиопереговоров, что в конечном счете побудило командующего выйти в море с наступлением темноты и ввести линейный флот между конвоем и соединением противника. Командующий даже поспорил с Пауэром на 10 шиллингов, что с итальянскими крейсерами повстречаться не удастся.

Штаб флота постарался принять все меры предосторожности, чтобы скрыть готовящийся выход в море, На кораблях все выглядело как в обычные дни. когда эскадра оставалась в гавани. Самолеты-разведчики противника, появлявшиеся над Александрией в полдень и во второй половине дня, могли с полным основанием рапортовать о том, что флот мирно стоит на якорях. Англичане знали, что японский консул в Александрии имеет привычку сообщать обо всех замеченных им передвижениях кораблей. Доходила ли его информация до противника вовремя и придавалось ли ей какое-либо значение, это был другой вопрос, но Каннингхэм решил и ему не давать никакого шанса. После обеда командующий сошел на берег с сумкой для гольфа, демонстрируя всем своим видом намерение остаться на ночь дома. Обычно японский консул проводил вторую половину дня за игрой в гольф. Его коренастая низкорослая фигура с характерными движениями была безошибочно узнаваема издалека. Начальник штаба флота Алджернон Уиллис дал ему кличку «Тупой конец Оси», с намеком на Ось Берлин — Рим — Токио.

Эта маленькая интрижка сработала. Продефилировав со своей спортивной сумкой мимо поля для игры в гольф, с наступлением сумерек адмирал скрытно возвратился на «Уорспайт» «Что подумал японский консул и что он предпринял, когда на следующее утро увидел пустую бухту, меня не волновало», — вспоминал Каннингхэм.

В 19.00 флот покинул Александрию. Выходят бухты, «Уорспайт» прошел слишком близко от грязевой отмели, в результате чего его конденсоры зачерпнули грязи. Из-за этого позднее он мог развить скорость не более 20 узлов. Именно с такой скоростью эскадра без всяких приключений двигалась в северо-западном направлении. В составе соединения шли «Уорспайт», «Бархэм», «Вэлиент» и «Формидебл» в сопровождении эсминцев «Джервис», «Янус», «Нубиан» «Мохаук», «Стюарт», «Грейхаунд», «Гриффин», «Хотспэр» и «Хэвок». 4 легких крейсера и 4 эсминца Придхэм-Уиппелла, оперировавшие в Эгейском море, получили приказ прибыть к рассвету 28 марта в точку рандеву к юго-западу от острова Гавдос. Каннингхэм не подозревал, что несколько часов спустя ему предстоит дать свое самое

знаменитое сражение, вошедшее в анналы Второй мировой воины как бой у мыса Матапан..

В действительности итальянцы вывели в море гораздо более крупные силы, чем те, о которых сообщила

Три соединения эскадры Якино шли на некотором удалении друг от друга. 27 марта в 12.25 с «Триере» поступило сообщение для Якино, что соединение Санзонетти обнаружено английской летающей лодкой. Надо сказать, что во время войны итальянские шифровальщики работали отлично, и они очень скоро расшифровали радиограмму летающей лодки. Якино порадовало, что английский самолет обнаружил только 3 крейсера и 1 эсминец. В течение некоторого времени его эскадра продолжала двигаться в южном направлении, чтобы создать у англичан ложное впечатление, будто итальянские корабли идут в один из портов Ливии..

На рассвете 28 марта эскадра Якино находилась в 60 милях к югу от Крита, следуя тремя колоннами со скоростью 23 узла. В 6.43 самолет-разведчик, запущенный с итальянского линкора, обнаружил всего в 50 милях впереди 4 легких крейсера и 4 эсминца, следующих в юго-восточном направлении со скоростью 18 узлов. Якино приказал своим кораблям увеличить ход до 30 узлов и идти на сближение. Ничего не подозревавшие корабли Придхэм-Уиппелла, а это были именно они, неспешно приближались к месту рандеву с главными силами флота. В 7.45 один из наблюдателей на фок-мачте «Ориона» обнаружил дымки на горизонте за кормой эскадры. Минуту спустя появились дымки на горизонте прямо по курсу, которые вскоре материализовались в 3 тяжелых крейсера и 3 эсминца. Это было соединение Санзонетти.

В 8.02 Придхэм-Уиппелл известил Каннингхэма об установлении визуального контакта с противником. Понимая, что итальянские тяжелые крейсеры с их 8-дюймовыми орудиями будут иметь подавляющее превосходство над его легкими кораблями, английский адмирал развернул свои корабли и начал уходить в направлении главных сил британского флота, приказав увеличить ход до 28 узлов. Итальянские крейсеры бросились в погоню. Их первые залпы легли с большим недолетом, но по мере сокращения дистанции они падали все ближе и ближе к английским кораблям. Санзонетти приказал сосредоточить огонь на «Глочестере», который шел концевым в английской колонне. Во время похода «Глочестер» страдал от неполадок в главной силовой установке и все время отставал от остальных кораблей. Однако гром орудий главного калибра итальянских крейсеров каким-то непостижимым образом добавил ему прыти и он стал

прекрасно держать ход наравне со всеми..

С некоторым опозданием на английских крейсерах осознали, что вокруг стоит тишина и по ним никто не стреляет. Придхэм-Уиппелл приказал повернуть назад и следовать за отступающим противником. Некоторое время англичане могли видеть на горизонте уходящие от них 3 итальянских крейсера и 3 эсминца, затем они скрылись из вида. Английские крейсеры шли без помех в западном направлении около полутора часов. В 10.58 вперед смотрящий с «Ориона» увидел прямо по курсу неопознанный корабль. Через несколько минут стоявшие на мостике сошлись на том, что его силуэт очень походит на линкор типа «Литторио». В подтверждение их догадок над морем прокатился грохот залпа 15-дюймовых орудий. Придхэм-Уиппелл тут же развернул свои корабли на 180° и приказал увеличить ход до 30 узлов. И такая скорость оказалась по плечу «Глочестеру»!

На «Уорспайте» читали истеричные радиограммы Придхэм-Уиппелла: «ставлю дымовую завесу всеми имеющимися средствами»; «поворот всем вдруг на 180°»; «идите на помощь со всей возможной скоростью». Джеффри Барнард вспомнил, что всякий раз, когда появлялся шанс настигнуть итальянские корабли до того, как они скроются в своих портах, Каннингхэма охватывало неуемное желание встретиться с врагом. Окружающие это сразу чувствовали. В таких случаях командующий погружался в молчание и начинал ходить по мостику из угла в угол. Плотно сжатые губы и посуровевшее лицо свидетельствовали о предельной внутренней концентрации. Чувствовалось, что Каннингхэма страшно раздражает медлительность его старых линкоров и всякое вынужденное отклонение от заданного курса, как, например, противолодочный зигзаг. Штабные офицеры называли это состояние «хождением тигра в клетке». Обычно, младшим офицерам не возбранялось свободно высказываться в присутствии командующего и вести себя достаточно раскованно, но все знали, что в таких ситуациях к Э.Б.К. лучше не подходить.

В тот день по причине описанного выше дефекта «Уорспайт» никак не мог превысить скорость 20 узлов. Каннингхэм немедленно затребовал старшего инженер-механика эскадры и гаркнул на него, чтобы он «сделал что-нибудь». По-видимому, окрик командующего произвел на старый «Уорспайт» не меньшее воздействие, чем залп 15-дюймовых итальянских орудий на маленький «Глочестер». Как бы то ни было, некоторое время спустя престарелые линкоры Средиземноморского флота разогнались до 24 узлов..

В тот момент Каннингхэм находился с главными силами примерно в 80 милях к востоку от места сражения — слишком

далеко, чтобы успеть вмешаться. Командующий хотел «придержать» ударную авиацию «Формидебла» до последнего момента, когда можно будет бить наверняка. Появление самолетов могло встревожить итальянцев и тогда они успели бы ускользнуть в свои базы, избежав решающего сражения. Но в последний момент его «рука дрогнула». Каннингхэм понимал, что если авиация не вмешается, крейсерам Придхэм-Уиппелла придет конец. 6 торпедоносцев «альбакор» с двумя истребителями сопровождения и одним «суордфишем»-наблюдателем устремились на помощь крейсерам. Торпедоносцы вел капитан-лейтенант Джеральд Сонт.

Когда в 11.21 над «Витторио Венето» возникли 6 «альбакоров», Якино почему-то принял их за «родные» «фиаты» и возрадовался. К несказанному удивлению итальянского адмирала самолеты разделились на две группы и начали пикировать на его корабль с противоположных направлений. Они сбросили 6 торпед. Сонт утверждал, что как минимум одна из них попала в цель. В действительности «Витторио Венето» удалось увернуться. Две торпеды прошли у него перед носом, четыре — очень близко за кормой. Атака «альбакоров» произвела тот самый неблагоприятный эффект, которого так опасался Каннингхэм. Якино, заподозрив неладное, разорвал контакт и приказал флоту возвращаться в базы. В тот момент линкоры Каннингхэма находились в 45 милях от места сражения..

С «Формидебла» взлетели 3 «альбакора» и 2 «суордфиша» в сопровождении 2 истребителей. На сей раз торпедоносцы вел капитан-лейтенант Джон Делайл-Стид. К делу подключилась авиация берегового базирования. В середине дня соединение Санзонетти подверглось атаке 3 «суордфишей», прилетевших с аэродрома Малеме на Крите. Итальянские крейсеры искусно маневрировали и вели плотный заградительный огонь. «Суордфиши» не рискнули подступиться к ним достаточно близко и их торпеды были потрачены впустую. Не успели они скрыться из вида, как появились 9 «бленхеймов», базировавшихся на Малые. Они атаковали «Витторио Венето» и крейсеры Катанео бомбами. Хотя англичане вновь не добились успеха, они довели итальянского командующего до грани нервного срыва. В течение всего дня над его эскадрой не появился ни один итальянский или немецкий истребитель. «Мы чувствовали себя преданными», — вспоминал Якино.

Наконец, появились торпедоносцы с «Формидебла». «Альбакоры» сделали боевой заход со стороны заходившего солнца, а 2 «суордфиша» вынырнули из облаков с противоположной стороны. Истребители сопровождения

обстреляли из пулеметов расчеты зенитных орудий и наблюдательные посты. Несмотря на все предыдущие атаки с воздуха, это нападение застало итальянцев врасплох. Командующий эскадрой и матросы, как завороженные, уставились на английский торпедоносец. «Альбакор» Дэлайна-Стида сбросил торпеду на расстоянии не более 900 м от корабля. Якино отчетливо видел след торпеды, устремившейся к левому борту его флагмана. Командирский «альбакор» под неистовый грохот зенитных батарей пролетел в нескольких метрах от носа «Витторио Венето», несколько раз кувыркнулся в воздухе и, уже разваливаясь на части, врезался в волны.

Дэлайл-Стид так и не увидел результата своей атаки. Его торпеда ударила с левой стороны в корму итальянского линкора, на 4,5 метра ниже ватерлинии. По словам Якино, «корпус громадного корабля содрогнулся, как стальной прут, по которому ударили кувалдой». За кормой поднялся огромный водяной столб. Взрыв торпеды оборвал левый винт и пробил громадную пробоину, б которую, сметая все на своем пути, устремились тонны морской воды. В 15.30 «Витторио Венето» остановился намертво и стал заметно оседать на корму. Остальные самолеты попаданий не добились, зато вернулись на авианосец невредимыми.

Получив известие о результатах этой атаки, Каннингхэм вновь воспрял духом. Его флот в тот момент отделяли от противника 65 миль. Однако «Витторио Венето» был обездвижен всего на несколько минут. Очень скоро он стронулся с места, а к 17.00 уже шел со скоростью 19 узлов. Но английские самолеты-разведчики просмотрели этот важный факт. В 16.44 Каннингхэм приказал своим крейсерам идти вперед полным ходом и установить визуальный контакт с эскадрой противника. Итальянские корабли сконцентрировались вокруг поврежденного флагмана, сопровождая его к родным берегам..

В 19.15, уже в сгущавшихся сумерках, с «Формидебла» взлетели еще 8 торпедоносцев. Было уже совсем темно, когда с итальянского эсминца «Альпино» различили приближающиеся самолеты. Итальянская эскадра, ведущая зенитный заградительный огонь, походила на извергавшийся вулкан. Трассы зенитных снарядов шли плотно, как частокол. По ночному небу метались лучи прожекторов, время от времени высвечивая высокие надстройки и массивные силуэты тяжелых крейсеров. В ходе этой последней сумбурной атаки палубной авиации, проведенной почти вслепую, «альбакор» лейтенанта Ч.П.Уильямса прорвался совсем близко к плотному ордеру итальянских крейсеров И сбросил торпеду. Она поразила тяжелый крейсер

«Пола» в правый борт в районе машинного отделения. Три помещения машинного отделения залила вода, главная силовая установка остановилась, энергетика вышла из строя. Беспомощный крейсер выкатился из колонны и остановился. Остальные корабли, поглощенные отражением воздушной атаки, прошли мимо, не обратив на подбитый «Пола» никакого внимания.

По возвращении на авианосец, капитан-лейтенант Сонт, возглавлявший эту атаку, был более чем скромен. Он доложил, что в условиях полной темноты трудно говорить о каких-то определенных результатах. Возможно, его самолеты добились одного попадания. Из чего командование сделало вывод, что атака завершилась нулевым результатом.

Как уже было сказано, Каннингхэм отправил 4 крейсера Придхэм-Уиппелла вперед, устанавливать визуальный контакт с отступающим противником. Эсминцам «Нубиану» и «Мохауку» надлежало действовать в качестве связующего звена между крейсерами и линейным флотом. Одновременно Каннингхэм сформировал ударное соединение из 8 эсминцев во главе с капитаном 1 ранга Филиппом Мэком на «Джервисе». Если крейсеры установят контакт с «Витторио Венето», эсминцы пойдут в атаку, а в случае необходимости, можно будет ввести в дело линейные корабли. Если крейсерам не удастся войти в контакт, Каннингхэм намеревался сделать полукруг на север и северо-запад, и попытаться перехватить «Витторио Венето» на рассвете следующего дня.

Во время уже описанной третьей атаки торпедоносцев крейсеры Придхэм-Уиппелла находились всего в 10 милях от итальянского флота. Они слышали грохот канонады и видели впереди прямо по курсу оранжевое зарево, освещавшее пол горизонта. Для Каннингхэма настал трудный момент решать, что делать дальше. Он считал что зайдя так далеко, было бы глупо и досадно не приложить всех усилий, чтобы уничтожить «Витторио Венето». Вместе с тем, командующий понимал, что итальянский адмирал уже осведомлен о местоположении и составе его флота. Противник располагал многочисленными крейсерами и эсминцами, и любой решительный адмирал в такой ситуации без колебаний использовал бы все эсминцы при поддержке своих крейсеров, также имевших торпедные аппараты, для атаки преследующего флота.

На совещании штаба флота Барнард, Пауэр и Браунригг решительно высказались против преследования. Они доказывали, что глупо, очертя голову, бросаться вслед за отступающим противником с тремя старыми неповоротливыми линкорами и

авианосцем, рискуя быть обездвиженными и оказаться днем в пределах досягаемости вражеских пикирующих бомбардировщиков. Барнард напомнил, что линкоры давно не практиковались в ведении ночного боя. а это чревато тем, что английские корабли могут нанести повреждения друг другу. По свидетельству Барнарда, командующий внимательно выслушал их и сказал: «Вы — стайка трусливых скунсов. Пойду-ка я поужинаю, и если после ужина мой моральный дух не укрепится, будет по-вашему».

«Мой моральный дух был определенно высок, когда я вернулся на мостик», — вспоминал Каннингхэм, — «Я приказал ударной группе эсминцев идти вперед, найти противника и атаковать его. Мы упорно продолжали преследование, однако с некоторыми сомнениями в наших умах относительно того, как наши 4 оставшихся с линейным флотом эсминца сравняться с эсминцами противника, если итальянцы решат нас атаковать. На этом этапе вражеский флот, по нашим подсчетам, опережал нас на 33 мили и двигался со скоростью около 15 узлов».

Теперь известно, что английский адмирал в своих расчетах ошибался. В действительности итальянский флот шел со скоростью 19 узлов и опережал английские линкоры на 57 миль, а не на 33. Якино окончательно успокоился. Правда, его флагманский корабль получил повреждения, но с учетом тех неистовых атак с воздуха, которые им пришлось пережить, все могло окончиться гораздо хуже. Аварийные подразделения «Витторио Венето» работали отлично и полностью контролировали ситуацию. Якино имел все основания полагать, что уже ничто не сможет помешать его кораблям возвратиться в Торанто. Однако благодушные размышления итальянского адмирала были прерваны шокирующим известием о том, что один из его крейсеров «потерялся». Каттанео сообщил, что тяжелый крейсер «Пола» торпедирован и обездвижен. Он просил разрешения вернуться и взять его на буксир. Якино не мог бросить тяжелый крейсер на произвол судьбы. Он разрешил соединению Каттанео возвратиться и оказать помощь подбитому кораблю. Итальянский флагман продолжал пребывать в уверенности, что британские линкоры стоят в Александрии!

В 21.11 Придхэм-Уиппелл доложил, что радар «Ориона» обнаружил крупный неопознанный корабль, стоящий совершенно неподвижно в 5 милях справа. по борту от них, и передал его координаты. Линкоры слегка сместили курс вправо, чтобы сблизиться с неподвижным кораблем. На «Уорспайте» радар отсутствовал, но с «Вэлиента» доложили, что его аппаратура засекла тот самый корабль в 6 милях справа по курсу.

Специалисты с «Вэлиента» определили, что длина его корпуса составляет не менее 200 м. Надежды англичан сразу воспрянули. Это мог быть только «Витторио Венето»! Колонна линкоров сместила курс на 40° вправо, корабли сомкнули интервалы. Все расчеты стояли на боевых постах, главный калибр изготовился к бою. Орудийные башни развернулись в нужном направлении. Решение командующего повергло молодых штабных офицеров в шок. Если это вражеский линкор значит при нем наверняка находятся эсминцы. Все правила ортодоксальной тактики в таких случаях однозначно предписывали линкорам уходить в противоположном направлении, а не сближаться с неизвестной опасностью. Посмотрев на вытянувшиеся лица своих штабистов, Каннингхэм сказал: «Подойдем, посмотрим, что там за корабли и как быстро мы сможем их потопить».

Новый начальник штаба флота, сменивший на этом посту Алджернона Уиллиса, коммондор Джон Эд ел стен осматривал горизонт в бинокль. В 22.25 он спокойно сказал, что видит впереди два больших крейсера и один малый, которые пересекают курс колонны линейных кораблей слева направо. Каннингхэм навел свой бинокль в нужном направлении, и увидел их. Пауэр, бывший подводник и выдающийся специалист по распознаванию силуэтов кораблей, тут же объявил, что это два тяжелых крейсера типа «Зара» с легким крейсером во главе. Действительно, это были «Зара» и «Фиуме» возглавляемые эсминцем «Альфиери». В некотором отдалении от них, невидимые для англичан, шли еще три эсминца — «Джиоберти», «Кардуччи» и «Ориани». Все они спешили на помощь подбитому «Пола».

Ночной бой у мыса Матапан многократно описан в классических трудах по военно-морской истории, и поэтому здесь будет более уместно привести личные впечатления Каннингхэма.

«С помощью сигналов радиопередатчика, действующего на коротких дистанциях, линейный флот развернули в линию, бортом к неприятелю. Вместе с Эделстеном и офицерами штаба я поднялся на верхний командирский мостик, откуда мог отлично видеть все вокруг. Следующие несколько минут мне не забыть никогда. В нависшей гробовой тишине, которую можно было буквально потрогать на ощупь, слышались только голоса дальномерщиков, наводивших орудия на новую цель. Раздавались приказы, повторяемые в центральном посту управления артиллерийским огнем, размещенном в рубке позади нас и немного выше. Было видно, как внизу башни развернулись и 15-дюймовые орудия нацелились на противника. Никогда в своей жизни я не испытывал более захватывающего момента, когда услышал спокойный голос из артиллерийского поста: „Наводчик

видит цель“ — явное свидетельство того, что орудия готовы и его палец находится на спусковой кнопке. Расстояние до противника не более 3800 ярдов — прямая наводка.

Должно быть именно старший артиллерийский офицер флота капитан III ранга Джеффри Барнард отдал окончательный приказ открыть огонь. Раздался звон артиллерийского гонга. За ним последовала гигантская оранжевая вспышка и неистовый толчок отдачи от выстрела шести (так в тексте. — Д.Л.) громадных орудий, выстреливших одновременно. В ту же секунду эсминец сопровождения „Трейхаунд“ осветил своим прожектором один из крейсеров противника, серебристо-голубой силуэт которого отчетливо проступил в темноте. С первым залпом сразу же включились и наши прожекторы, ярко осветив то, что еще недавно выглядело призрачными силуэтами. Я отчетливо увидел, как шесть наших тяжелых снарядов пролетели в воздухе. Пять из них ударили в борт крейсера, в нескольких фунтах ниже верхней палубы и взорвались вспышками ослепительно яркого пламени. Итальянцы оказались совершенно неподготовленными. Их орудия даже не были приведены в боевую готовность. Их беспощадно разнесли вдребезги, прежде чем они смогли оказать хоть какое-то сопротивление…

„Вэлиент“ у нас за кормой открыл огонь почти одновременно. Его снаряды также нашли свою цель, и когда „Уорспайт“ переключился на другой крейсер, я видел, как „Вэлиент“ разнес противостоявший ему корабль на куски. Скорость его стрельбы поразила меня. *Я* никогда не думал, что можно стрелять так быстро из таких больших орудий. Состояние итальянских крейсеров было неописуемо. Целые орудийные башни и массы крупных обломков, вращаясь, взлетали в воздух и падали в море. Через короткий промежуток времени сами корабли превратились в пылающие факелы, охваченные пламенем от носа до кормы. Весь бой продлился не более нескольких минут».

Пока «Уорспайт» и «Вэлиент» расстреливали «Зара» и «Фиуме», «Бархэм», шедший концевым в колонне, с такой же легкостью изничтожил эсминец «Альфиери», возглавлявший итальянскую эскадру. Прожекторы английских кораблей все еще были включены, когда 3 итальянских эсминца, следовавших за своими крейсерами, возникли из темноты слева по борту от британских линкоров. Они развернулись и дали залп из своих торпедных аппаратов. По команде Каннингхэма, линкоры сделали поворот «все вдруг» на правый борт на 90˚, как если бы они были эсминцами. Батареи 6-дюймовых орудий английских линкоров немедленно переключились на нового врага. Эсминцы сопровождения вступили в бой с итальянскими эсминцами и все

так перемешалось, что отличить своих от чужих стало невозможно. К своему ужасу Каннингхэм увидел как 6-дюймовые орудия «Уорспайта» дали два залпа подряд по «Хэвоку», который буквально исчез за лесом водяных столбов. «Мысленно я уже списал его в потери», — вспоминал адмирал. Однако «Хэвок», как выяснилось позднее, каким-то чудом уцелел.

«Формидебл», шедший вместе с колонной линкоров, также успел увернуться от торпед. Авианосец сделал поворот на левый борт и стал постепенно удаляться от развернувшегося сражения. От мясорубки ночного боя на коротких дистанциях ему в любом случае следовало держаться подальше. Когда он находился примерно в 5 милях от колонны линкоров, его неожиданно осветил прожектор с «Уорспайта». На мостке флагмана кто-то истошно завопил: «Крейсер противника слева по борту»! Каннингхэм услышал, как в горячке боя офицер-дальномерщик на контрольной станции 6-дюймовых батарей левого борта уже начал передавать целеуказания наводчикам. Командующий едва успел его окрикнуть: «Балда! Это же „Формидебл“». Авианосец успел нырнуть в спасительную темноту, едва избежав участи быть изрешеченным орудиями своих же кораблей.

Эсминцы сопровождения «Стюарт», «Грейхаунд» «Хэвок» и «Гриффин» получили приказ добить итальянские крейсеры, в то время как линкоры двинулись в северном направлении. Вскоре они нагнали «Формидебл».

«Гриффин» и «Грейхауид» некоторое время гнались за итальянскими эсминцами, пока в 23.20 не потеряли их окончательно из вида. «Стюарт» и «Хэвок» в 22.55 подошли к горевшим итальянским крейсерам. «Стюарт» выпустил 8-торпедный залп в неподвижные силуэты. Раздались оглушительные взрывы. Неожиданно навстречу «Стюарту» из темноты вынырнул неопознанный корабль, идущий на большой скорости. Итальянский эсминец буквально пролетел справа по борту от английского корабля в каких-то 50 м. «Стюарт» дал ему вслед пару залпов, но преследовать не стал. Горящий «Альфиери» добивать не пришлось. В 23.15 он перевернулся и затонул.

Затем «Стюарту» повстречался еще один итальянский эсминец. «Ориани» получил попадание 6-дюймовым снарядом с «Уорспайта» в машинное отделение во время торпедной атаки британских линкоров. Тем не менее, он сохранил весьма приличную скорость хода. Он также ускользнул в северо-западном направлении. Примерно 10 минут спустя в том же направлении промелькнул «Джиоберти». «Стюарт» пустился было в погоню, но вскоре оставил это безнадежное занятие.

Из трех итальянских эсминцев больше всех не повезло

«Кардуччи». После встречи со «Стюартом» он наткнулся в темноте на «Хэвока», который выпустил в него 4 торпеды и попал одной. Затем английский эсминец добил его своей артиллерией. После этого командир «Хэвока» лейтенант Г.Р. Уоткинс решил возвратиться к месту сражения крупных кораблей и убедиться, что с итальянскими крейсерами покончено. В 23.45 с эсминца запустили осветительный снаряд, который явил взорам изумленных англичан огромный корабль, неподвижно стоявший прямо перед ними и, по всей видимости, совершенно не затронутый сражением.

Это был «Пола», главный виновник событий, Лишенный возможности двигаться, с затопленным машинным отделением, без электричества и освещения, он так и простоял на том самом месте, где его в 19.45 настигла торпеда с «альбакора». С мостика английского эсминца «Пола» казался невероятно огромным. «Хэвок» осветил его своим прожектором и сделал пару выстрелов по надстройкам. После этого Уоткинс отправил командующему сенсационную радиограмму, что он установил контакт с линкором типа «Литторио», «стоящим неподвижно и неповрежденным». В тот момент эсминцы капитана 1 ранга Мэка находились примерно в 60 милях впереди, преследуя итальянскую эскадру с намерением отрезать ей путь в Таранто. Получив это сообщение, Мэк немедленно повернул обратно.

Только в 1.34 Уоткинс уточнил, что перед ним «пожалуй, все-таки тяжелый крейсер». Он передал точные координаты подбитого корабля и сообщил, что собирается оставаться поблизости. В 2.00 эсминцы Мэка прибыли к месту боя. Повсюду на поверхности моря виднелись головы плавающих людей, на волнах покачивались шлюпки и плотики с итальянскими моряками. Только в 2.50 они обнаружили «Пола», который караулили «Гриффин», «Хэвок» и «Трейхаунд». Из всех событий той ночи обнаружение подбитого «Пола» было самым удивительным. При виде итальянского крейсера Мэк был изумлен не менее остальных. В 3.11 он радировал Каипингхэму и Придхэму-Уиппеллу: «Готовлюсь потопить „Пола“. Большое количество терпящих бедствие, которых я не в состоянии подобрать».

По приказу Мэка «Джервис» подошел к борту «Пола» и принял 22 офицера и 226 матросов. Численность экипажа крейсера составляла 1000 человек. Большинство итальянских моряков уже покинули свой корабль на шлюпках и плотиках. Мэка даже посетила шальная мысль, взять итальянский крейсер на буксир и привести его в Александрию. Но он от нее отказался, вспомнив, что обратный путь им придется проделать днем,

наверняка под непрерывными бомбежками. Честь прикончить «Пола» торпедами выпала «Нубиану». В 4.03 итальянский крейсер взорвался и затонул.

Из состава великолепной эскадры вице-адмирала Каттанео уцелели только эсминцы «Джиоберти» и «Ориани». Тяжелые крейсеры «Зара», «Пола», «Фиуме», эсминцы «Альфиери» и «Кардуччи» были потоплены в сражении у мыса Матапан. При этом погибли 2.400 итальянских матросов и офицеров, включая самого Каттанео. Каннингхэм пребывал в уверенности, что «Уорспайт» по ошибке потопил один из своих эсминцев. Однако утром 29 марта, когда вся эскадра воссоединилась, он «с невероятным облегчением» обнаружил все 12 эсминцев в целости и сохранности. Фактически, британский Средиземноморский флот потерял только самолет Дэлайла-Стида вместе с экипажем.

Возвращаясь в Александрию, флот Каннингхэма около 8 утра 29 марта вновь подошел к месту ночного сражения. Уже на подходе моряки почувствовали специфический запах мазута, покрывавшего поверхность моря. Шлюпки, плотики, обгоревшие обломки и множество мертвых тел покачивались на легкой зыби, покрывая поверхность вод до самого горизонта. На лодках и плотиках встречались живые и раненые итальянские моряки. Все они были страшно измучены и держались на пределе физических возможностей. Было прекрасное весеннее утро, море оставалось абсолютно спокойным, и Каннингхэм позволил эсминцам подбирать тонущих. Они успели спасти около 900 человек, пока над эскадрой не появился немецкий самолет-разведчик.

Спасательные работы немедленно прекратились. Каннингхэм приказал передать открытым текстом координаты места итальянскому морскому штабу и уходить. Ближе к ночи 29 марта греческие эсминцы подобрали 110 итальянских моряков, а позднее итальянское госпитальное судно «Градиска» спасло еще 13 офицеров и 147 матросов.

Около 15.00 29 марта флот Каннингхэма подвергся давно ожидаемой атаке с воздуха. Радары заблаговременно оповестили англичан о приближении 12 самолетов противника. Пикирующие бомбардировщики Ю-88 своей главной целью избрали «Формидебл». Немецкие летчики, как всегда, действовали мастерски. Авианосец только чудом избежал попаданий. Его «фулмары» сбили 2 вражеских самолета.

Вечером 29 марта флот бросил якорь в александрийской гавани. Каннингхэм распорядился 1 апреля отслужить на всех кораблях благодарственный молебен в ознаменование дарованной свыше победы в бою у мыса Матапан. Вскоре потоком пошли радиограммы с поздравлениями. Георг YI: «Мои самые

сердечные поздравления офицерам и рядовым, одержавшим под вашей командой великую победу!». Черчилль: «Правительственный кабинет поручил мне выразить вам наше восхищение блестящей победой, одержанной на Средиземном море, благодаря мужеству и профессионализму офицеров и матросов вашего флота и палубной авиации, действовавших под вашим мастерским отважным руководством». Не менее комплиментарным было послание Адмиралтейства. Адмирал Дж. Уитворт, давно и безуспешно охотившийся на «Шарнхорста» и «Гнейзенау», просил Каннингхэма намекнуть, как ему удалось настигнуть и втянуть в сражение гораздо более быстроходные итальянские крейсеры. На флагманском корабле Каннингхэма побывал патриарх греческой православной церкви в Александрии. Он поздравил англичан с победой, которую считал не только великим событием, но к проявлением божественной воли. Патриарх передал флоту священную икону Николая-Угодника, которого православные христиане считают покровителем всех моряков. Икону поместили на «Уорспайте».

Сам Каннингхэм оценивал сражение у мыса Матапан следующим образом: «… Мы могли похвалиться существенными результатами. Эти три итальянских; крейсера со своими 8-дюймовыми орудиями были хорошо защищены от 6-дюймовых пушек и всегда представляли серьезную угрозу для наших малых и легко вооруженных кораблей. Что гораздо более важно, пассивное и выжидательное поведение итальянского флота во время последовавшей эвакуации Греции и Крита напрямую связано с хорошей взбучкой, которую они получили у мыса Матапан. Если бы надводные корабли противника вмешались в ход тех операций, наша и без того трудная задача стала бы и вовсе невыполнимой».

Тем не менее, Каннингхэм представил в Адмиралтейство «микроскопический» список офицеров и матросов Средиземноморского флота, которых, по его мнению, следовало отметить наградами за участие в сражении у мыса Матапан. По свидетельству Джеффри Барнарда, «один из больших чинов в Лондоне» даже прислал командующему запрос, точно ли он никого больше не забыл. Одновременно «Чин» намекнул, что Флот Метрополии за участие в потоплении «Бисмарка» представил к наградам столько людей, что их список занял несколько газетных колонок убористым шрифтом. В ответ Каннингхэм разъяснил, что все остальные офицеры просто выполняли свой долг и каждый из них делал то, что должен был делать. А если бы они выполняли свои обязанности плохо, он списал бы их за некомпетентность и служебное несоответствие.

И последний штрих к сражению у мыса Матапан. После окончания Первой мировой войны британское морское командование, наученное горьким опытом Ютландского сражения, уделяло самое пристальное внимание артиллерийской подготовке флота. В 20-30-х годах каждый командир соединения должен был представлять в Адмиралтейство пространный отчет под названием «Прогресс в артиллерийской подготовке». К концу 30-х годов на исполнение этой формальности постепенно стали смотреть сквозь пальцы. С началом Второй мировой войны в сентябре 1939 года и вовсе стало не до этого. И вдруг в 1941 году, в самый разгар войны-какой-то не в меру ретивый клерк в Адмиралтействе направил в Александрию формы и бланки для отчета «Прогресс в артиллерийской подготовке». Джеффри Барнард, как старший артиллерийский офицер флота, отправился к командующему за инструкциями, что с этим делать. Каннингхэм молча от него отмахнулся, но потом в глазах старого адмирала мелькнули веселые искорки. Он велел Барнарду взять ручку и принялся диктовать: «В одна тысяча девятьсот сороковом и сорок первом году прогресса в артиллерийской подготовке на Средиземноморском флоте не наблюдалось, но некоторые уроки, известные со времен Ноева Ковчега и Великой Армады, были пройдены заново с большими издержками и потерями. Самый важный урок заключался в том, что наилучшей дистанцией для любого корабля Средиземноморского флота, от линкора до подводной лодки, в бою с кораблями противника следует считать дистанцию прямой наводки (в настоящее время это-2.000 ярдов или даже меньше), поскольку с этого расстояния даже артиллерийские офицеры не смогут промахнуться». «Чтобы по достоинству оценить эту шутку», — писал Барнард, — «нужно было пройти через бой у мыса Матапан».

После впечатляющей победы англичан в сражении у мыса Матапан, надводные корабли противника надолго оставили попытки воспрепятствовать движению их конвоев в восточной части Средиземного моря. Операция по переброске войск в Грецию продолжалась согласно плана, хотя атаки конвоев пикирующими бомбардировщиками становились все более упорными. Они привели к потоплению нескольких судов, по счастью, лишь с небольшими человеческими жертвами. Наиболее серьезную потерю англичане понесли 31 марта, когда крейсер «Бонавенчер», сопровождавший конвой из Греции в Александрию, был торпедирован и потоплен итальянской подводной лодкой «Амбра».

С юга поступали в основном хорошие новости. «Суордфиши» с «Игла», оставленные в Порт-Судане, 3 апреля атаковали

итальянские эсминцы, базировавшиеся в Массаве. 2 корабля они потопили, 2 других выбросились на берег. Позднее их добил эсминец «Кингстон». Пятый итальянский эсминец был затоплен своей командой. 8 апреля английские войска захватили итальянскую военно-морскую базу в Массаве. Таким образом, угроза английским конвоям в Красном море со стороны надводных кораблей была окончательно устранена. Каннингхэма порадовало возвращение 3 эсминцев, которые несли службу в тех водах.

Однако, несмотря на все эти достижения, в 1941 году ситуация в Средиземноморье складывалась для англичан угрожающая. Германские войска вторглись в Грецию и Югославию. Одновременно части вермахта под командованием энергичного генерала Эрвина Роммеля появились в Северной Африке. Англичане сразу почувствовали их присутствие. Не теряя времени, Роммель начал наступление от Эль-Эгейла, и британские части покатились назад, быстро отступая к египетской границе. Английскому командованию и в Лондоне, и в Каире было отлично известно, что немцы перебрасывают войска в Ливию. Почему это их нисколько не обеспокоило, и они не предприняли никаких шагов, чтобы воспрепятствовать этой переброске, непонятно. Мощь и напор немецкого наступления оказались совершенно неожиданными.

В начале апреля в Каире состоялось совещание английских командующих на Ближнем Востоке с участием начальника генерального штаба Дилла и Энтони Идена. На совещании обсуждались два основных вопроса: на какой линии армии следует остановить противника, и нужно ли оборонять Тобрук. Армейское командование сконцентрировало в Тобруке большое количество продовольствия и боеприпасов, рассчитанных на ведение военных действий в течение нескольких месяцев, и потому считало целесообразным удерживать город. Каннингхэм поддержал генералов, поскольку ему хотелось остановить противника и его авиацию как можно дальше от Александрии. Он заверил, что флот обеспечит снабжение Тобрука по морю. Как показали дальнейшие события, это решение было ошибочным.

Ситуация в Западной пустыне продолжала ухудшаться. Английские войска оставляли один рубеж за другим. Они уже потеряли почти всю бронетехнику. В плен попал генерал О'Коннор. К 11 апреля германские войска окружили и блокировали Тобрук. Англичане утратили практически все территории, захваченные в ходе зимнего наступления. В середине апреля 1941 года они оказались там, откуда начали наступать в декабре 1940 года. Каннингхэм сомневался, что армии удастся

удержаться и на этом рубеже. «Мы сражались с противником, бесконечно превосходившем итальянцев по силе и мастерству», — вспоминал он.

Снабжение Тобрука по морю стало главной обязанностью флота. «Если бы я был наделен неким вторым зрением», — писал Каннингхэм в своих мемуарах, — «и мог, заглянув в будущее, увидеть длинные вереницы кораблей, потопленные и поврежденные в процессе снабжения крепости, сильно сомневаюсь, что я мог бы с прежней уверенностью требовать ее обороны». Аэродромы противника находились совсем близко от Тобрука и потому порт и все приближавшиеся к нему корабли подвергались беспощадным бомбежкам. Другим испытанием стало непрерывное минирование бухты и подходов к ней. Малым тральщикам, остававшимся в Тобруке, лишь с большим трудом удавалось удерживать проход чистым. Небольшое соединение истребителей продержалось на аэродроме Тобрука до 24 апреля, но они несли такие потери на земле, что их пришлось отозвать. Однако, несмотря на все трудности, в порту ежедневно выгружалось около 400 тонн грузов.

Британское военное руководство отлично понимало, что в этих условиях решающее значение для исхода всей кампании в Северной Африке приобретают маршруты снабжения германских войск в Ливии из Италии. Каннингхэму наиболее очевидным вариантом представлялась отправка соединения легких кораблей на Мальту, откуда оно сможет действовать против конвоев противника. Он понимал, что при отсутствии авиационного прикрытия это соединение сможет оперировать только ночью. В дневное время оно будет полностью во власти вражеских пикирующих бомбардировщиков. 9 апреля Каннингхэм отправил на Мальту 4 эсминца под командованием капитана 1 ранга П.Дж. Мэка, которые неделю спустя добились выдающегося успеха.

В полдень 15 апреля разведывательный самолет с Мальты сообщил о 5 транспортах противника, идущих в сопровождении 3 эсминцев близ мыса Бон, у побережья Туниса. Они двигались в южном направлении со скоростью около 9 узлов, скорее всего в Триполи. Большинство итальянских конвоев, направлявшихся в Ливию, шли как можно дальше в обход Мальты, пытаясь пройти незамеченными и избежать атаки. Они использовали кратчайший маршрут между Сицилией и побережьем Туниса, а затем шли к Триполи вдоль самого берега.

Мэк вывел свои эсминцы в море в 18.00, рассчитав, что если они пойдут со скоростью 26 узлов, то вполне успеют перехватить итальянский конвой. В ночь с 15 на 16 апреля произошел беспощадный ночной бой на коротких дистанциях, который Мэк

назвал «стычкой близ Сфакса». Английские эсминцы потопили все 5 транспортов и все 3 итальянских эсминца. Вместе с ними отправились на дно 300 грузовиков и 3.500 т. продовольствия и боеприпасов, предназначавшихся для германской 15-танковой дивизии. Мэк потерял эсминец «Мохаук», потопленный двумя торпедами. Но это был лишь единичный успех. 3 оставшихся эсминца Мэка и несколько малых подводных лодок, действовавших с Мальты, не могли кардинально прервать итальянские перевозки в Африку. Черчилль потребовал радикальных мер — ни много ни мало, заблокировать вход в гавань Триполи потоплением линейного корабля! Последовал очередной обмен резкими посланиями между Александрией и Лондоном.

15 апреля 1941 года Каннингхэм получил пространное послание из Адмиралтейства с требованием предпринять «радикальные меры» по «стабилизации ситуации на Ближнем Востоке», для чего «необходимо решительно прервать коммуникации стран Оси на длительное время». Каннингхэму предлагалось «предпринять комбинированную попытку бомбардировки и блокирования входа в порт одновременно». При этом бомбардировку будут осуществлять блокирующие корабли, стреляя прямой наводкой, после того как они перекроют фарватер. Командующего Средиземноморским флотом извещали, что в Адмиралтействе принято решение использовать для этой цели линкор «Бархэм» и легкий крейсер «Каледон».

Заключительный абзац гласил: «Гораздо предпочтительнее намеренно пожертвовать кораблем для достижения реально ценного результата, нежели подвергать риску получения повреждений несколько кораблей в ходе бомбардировки с сомнительным итогом Хотя, несомненно, вам будет жаль использовать для этой цели „Бархэм“».

Каннингхэм и офицеры его штаба были просто шокированы. Пауэр, обычно не стеснявшийся в выражениях, назвал это предложение «особенно глупой и опасной операцией из всех, предложенных нам с Родины». В ответном послании Каннингхэм попытался аргументированно переубедить первого морского лорда и тех, кто за ним стоял. В гавань Триполи вели несколько проходов и все они, кроме одного, были слишком мелки для линейного корабля, имевшего осадку 9,6 н. Но даже на главном фарватере под килем «Бархэма» останется от 0,6 до 1 м запаса. В таких условиях управлять линкором на малой скорости будет слишком сложно. Как бы мастерски им не маневрировали, Каннингхэм положительно не мог себе представить, как удается развернуть его в нужное положение под прицелом вражеских

орудий бьющих прямой наводкой, и под бомбами пикирующих бомбардировщиков.

Однако даже если главный фарватер будет заблокирован, продолжал Каннингхэм, противник все равно сможет проводить суда в Триполи между берегом и барьерным рифом, что уже давно делалось. Поскольку «Бархэму» и «Каледону» придется идти в Триполи на полной скорости и осуществлять сложные маневры на подходах к внутреннему рейду, их машинные отделения нужно будет укомплектовать персоналом полностью. Поскольку «Бархэму» и «Каледону» придется вести дуэль с береговыми батареями и обстреливать портовые сооружения, на них нужно будет оставить, как минимум, 2/3 орудийных расчетов. Это означало неизбежную потерю около офицеров и матросов, включая многочисленных отлично обученных артиллеристов, у которых не будет никаких шансов выбраться оттуда и которых придется послать на операцию в полном неведении, что их ожидает. Помимо перечисленных технических трудностей оставалось еще одно соображение. Своей готовностью пожертвовать первоклассным военным кораблем англичане продемонстрируют противнику всю безнадежность своего положения в Северной Африке.

В заключении Каннингхэм предложил следующее: «Считаю себя вправе поставить под сомнение решение ваших превосходительств по причинам, которые я изложил, и прошу рассмотреть вопрос заново…Я готов предпочесть атаку силами всего линейного флота и подвергнуть его риску, нежели послать „Бархэм“ без поддержки…Если при этих обстоятельствах один из линкоров получит серьезные повреждения, я попытаюсь использовать его в качестве блокшива, а затем снять экипаж при помощи легких кораблей».

Морские лорды, понукаемые Черчиллем, некоторое время продолжали настаивать на первоначальном варианте, но в конечном итоге согласились на компромисс, предложенный Каннингхэмом.

18 апреля в 7.00 «Уорспайт», «Бархэм», «Вэлиент», «Формидебл» крейсеры «Феб», «Калькутта» и эсминцы сопровождения вышли из Александрии. С ними отправился танкер «Брекоишир» для дозаправки эсминцев в пути. Ему также надлежало доставить на Мальту жидкое топливо для кораблей и авиационный бензин. 4 больших транспорта предстояло увести с Мальты в Александрию. Планировалось, что флот подойдет к острову, создав впечатление, будто осуществляется обычное прикрытие конвоя, но с наступлением темноты 20 апреля главные силы пойдут на большой скорости на юг с тем, чтобы до рассвета

следующего дня выйти на заданную позицию для бомбардировки Триполи.

Главная трудность при всяком обстреле с моря береговых целей в ночное время заключалась в точке определения местоположения кораблей с тем, чтобы правильно отсчитать дистанцию до цели. Решить эту проблему намечалось с помощью подводной лодки «Трюант», которую выслали к месту на 48 часов ранее. Она заняла позицию ровно в 4 милях от входа в бухту. При приближении линкоров ей надлежало включить световой сигнал в качестве навигационного ориентира. Время удалось соблюсти в точности. «Уорспайт», «Бархэм», «Вэлиент» и присоединившийся к ним «Глочестер» описали полукруг близ «Трюанта», сыгравшей роль навигационного бакена. Позднее командир «Трюанта», капитан-лейтенант Г.А.В.Ходдард рассказал Каннингхэму, что его матросы здорово напугались, когда перед подводной лодкой возникли 4 корабля без каких-либо габаритных и навигационных огней, прошли всего в 50 футах от нее и повернули в западном направлении. Тишину нарушал только плеск волн, расходившихся от идущих линкоров, да приглушенные свистки боцманской дудки на жилой палубе «Уорспайта».

Колонна подошла к входу в бухту и развернулась. В 5.02 рассветную тишину разорвал грохот орудийных залпов. С моря было трудно судить о результатах стрельбы, поскольку город и порт сразу же окутались тучами пыли и дыма. Однако авиация доложила о больших разрушениях и 5 или 6 судах, потопленных на внутреннем рейде. С кораблей моряки могли видеть огромный пожар нефтяных цистерн, оказавшихся в «зоне ответственности» «Вэлиента». По всей видимости противник абсолютно не ожидал ничего подобного. Береговые батареи открыли беспорядочную стрельбу только 20 минут спустя после начала бомбардировки, когда эскадра сделала полный разворот и приступила ко «второму заходу». Обстрел длился 42 минуты. За это время английские корабли выпустили по городу, порту и бухте 478 15-дюймовых снарядов и 1500 снарядов меньших калибров, в основном 6-дюймовых, т. е. около 530 т. боеприпасов.

В 5.45 командующий приказал прекратить огонь и уходить на полной скорости в северо-восточном направлении. Он ожидал массированной атаки с воздуха, которая, по его мнению, должна была последовать с минуты на минуту. Но по каким-то причинам она так и не состоялась. То ли германские самолеты оказались задействованы в другом месте, то ли радиостанции Триполи, входившие в число первоочередных целей «Уорспайта», были выведены из строя первыми же выстрелами, то ли англичанам просто повезло. Как бы то ни было, отступление оказалось

неожиданно приятным. Ни один снаряд, ни одна бомба не попали в английские корабли.

Надо сказать, что Каннингхэм шел на эту операцию с крайне пессимистическим настроем. Больше всего он опасался, что какой-либо из кораблей подорвется на минном поле и будет безвозвратно потерян, или же вся эскадра получит тяжелые повреждения в результате атаки пикирующих бомбардировщиков. И сразу по прибытии в Александрию, и много лет спустя после окончания войны, он продолжал считать, что флоту «незаслуженно повезло». Провести такую же бомбардировку повторно он отказался наотрез. К тому же флоту предстояло решать еще более неотложную задачу.

6 апреля началось наступление германских армий на Грецию и Югославию. Пирей, главный порт снабжения английской армии, подвергся массированной бомбежке. Во время этого налета в пароход «Клан Фрэйзер», груженый боеприпасами, одна за другой попали 3 бомбы. Он горел около 2 часов и ранним утром 7 апреля взорвался. Взрыв уничтожил пол города и все портовые сооружения, потопил 11 транспортов, стоявших в гавани, общим водоизмещением 42.000 т. Порт надолго вышел из строя и оказался непригоден для эвакуации английской армии. Речь уже шла об эвакуации, поскольку было ясно, что англичане не смогут удержаться в Греции.

15 апреля, незадолго до начала операции флота против Триполи, генералы Уэйвелл и Лонгиор прибыли на «Уорспайт» для проведения совещания. Они поставили Каннингхэма в известность, что эвакуация из Греции неизбежна. Осталось только определиться со сроками. В тот же день Уэйвелл вылетел в Афины, чтобы честно обрисовать ситуацию королю Греции и правительству, и получить их согласие. К 18 апреля сопротивление регулярных войск в Югославии прекратилось, в результате чего левый фланг позиций союзников в Греции опасно оголился. Греческая армия, измотанная длительными сражениями, вначале с итальянцами, а затем с немцами, демонстрировала признаки разложения. Новозеландские, австралийские и английские части под общим командованием генерала Генри Уилсона начали стремительно откатываться назад.

Дату начала эвакуации первоначально назначили на 28 апреля, но вскоре командование осознало, что срок нереален. По мере отступления армии английские ВВС теряли свои аэродромы и вынуждены были покинуть Грецию. Германская авиация безраздельно господствовала в воздухе. В результате, английская армия днем практически не могла передвигаться из-за

непрерывных бомбежек, которым нечего было противопоставить. Превосходство противника в воздухе немедленно сказалось и на морских перевозках. 21 и 22 апреля англичане потеряли в греческих водах 23 корабля, включая 2 госпитальных судна.

Начало эвакуации пришлось перенести на более ранний срок — на 24 апреля. Для подготовки эвакуации в Грецию направили контр-адмирала Г.Т.Бэйли-Громана. Вице-адмирал Придхэм-Уиппелл с вверенными ему крейсерами и эсминцами осуществлял общее руководство морскими операциями из своего штаба в заливе Суда на Крите. Ремонтные работы на крейсере «Йорк» в заливе Суда пришлось прекратить из-за новых повреждений, причиненных авиабомбами. Ремонтная бригада и вся команда «Йорка» поступили в распоряжение Бэйли-Громана. Он планировал грузить войска на корабли прямо с пляжей, к которым подходили хорошие дороги.

Для перевозки солдат Придхэм-Уиппелл выделил крейсеры «Орио», «Аякс», «Феб», «Перт», крейсеры ПВО «Калькутта», «Ковентри», «Карлисл», 20 эсминцев, 3 шлюпа, быстроходные десантные суда «Тленирп», «Гленрой» и «Тленджил», 19 войсковых транспортов, а также многочисленные лихтеры и самоходные баржи. Военным морякам удалось собрать в Греции некоторое число каиков, моторных шлюпок и других малых плавсредств, которые приспособили для перевозки войск с берега на корабли. Сотни солдат спасли свои жизни благодаря ревизированным малым судам. Крит должен был послужить в качестве перевалочной базы при эвакуации, которую моряки надеялись завершить в 3 дня. В действительности потребовалось 6 дней.

Операция «Демон», в ходе которой удалось вывезти 50.672 солдата, проходила в невероятно трудных условиях. По причине полного господства противника в воздухе Бэйли-Громан предусмотрительно отдал кораблям приказ подходить к пляжам не ранее, чем через час после наступления темноты, и уходить не позднее 3.00. Он все спланировал так, чтобы корабли находились в нужное время в нужном месте и с достаточным количеством малых плавсредств для доставки солдат.

Армия продвигалась к пляжам по ночам незнакомыми дорогами, ведя беспрерывные арьергардные бои, не имея никакой защиты против немецких самолетов, которые буквально застилали небо, бомбя и поливая пулеметным огнем все, что шевелилось. Грязные, голодные и оборванные солдаты были смертельно измучены. Тем не менее, Бэйли-Громан писал: «Организация и дисциплина войск при погрузке были великолепны, особенно если учесть, что они в течение нескольких

дней вели арьергардные бои на всем пути от Салоники почти до мыса Матапан».

В день начала эвакуации, 24 апреля Каннингхэм дал радиограмму с инструкциями Придхэм-Уиппеллу и Бэйли-Громану: «Ваша задача состоит в том, чтобы принять на борт солдат, по возможности с вооружением, но материальной части ни в коем случае не должно отдаваться предпочтение перед людьми. Войсковые транспорты с солдатами идут прямиком в Александрию, за исключением судов типа „Глен“, которые должны разгружаться в заливе Суда и идти за следующей партией. Эсминцы доставляют войска на Крит, откуда они будут вывезены позднее».

Действия «Гленирна», «Гленджила» и «Гленроя» оказались особенно эффективными. Их специальные десантные плавсредства позволили спасти гораздо больше людей, чем это удалось бы сделать при других обстоятельствах. Торговые суда и их команды проявили себя великолепно. Капитаны без колебаний вели свои корабли в незнакомые, неосвещенные бухты без навигационных разметок, а подчас и без необходимых кар:. Естественно, что при эвакуации в таких условиях не обошлось без потерь.

27 апреля голландский пароход «Сламат» не вышел в море до 3.00, а вопреки инструкции, принимал на борт солдат до 4.15. Три часа спустя он получил попадания бомбами и загорелся. К нему на помощь подошли эсминцы «Дайомонд» и «Райнек». «Сламат» затонул, а эсминцы, спасавшие утопающих, подверглись атаке пикирующих бомбардировщиков. Ближе к полудню «Дайомонд» и «Райнек» попали под вторую бомбежку. Оба корабля получили попадания и затонули почти мгновенно. С эсминцев спаслись только 1 офицер, 41 матрос и 8 солдат. На «Сламате» погибли более 500 солдат.

Пароход «Коста-Рика» бомбили и потопили в тот же день. Его команду и всех солдат спасли эсминцы. Пароход «Пенланд» также дважды подвергся бомбовым ударам и затонул. «Алстре Принс», одно из быстроходных судов «Белфастской пароходной компании», использовавшееся в качестве войскового транспорта, село на мель при попытке пришвартоваться к причалу и было разбомблено. «Гленирн» получил два попадания авиабомбами. После первого на нем начался пожар, но пламя удалось ликвидировать и погрузка солдат продолжалась. Два дня спустя он получил попадание в машинное отделение и был полностью выведен из строя. Эсминец «Гриффин» отбуксировал его в залив Суда, а оттуда его позднее удалось увести в Александрию.

Малые плавсредства, работавшие непосредственно у пляжей

Греции, также несли потери, но в целом, англичане с полным основанием могли считать, что им крупно повезло. Бэйли-Громан суммировал итог в своем рапорте: «Противник не предпринимал попыток бомбить скопления наших войск на пляжах или наши корабли по ночам. Возможно, так случилось благодаря нашей политике не разрешать кораблям приближаться к пляжам ранее чем через час после наступления темноты, что мешало противнику определить, какие пляжи используются. Возможно, это произошло по причине отсутствия осветительных снарядов, либо намеренной политике противника действовать только в дневное время. Каковы бы пи были причины, наша эвакуация в значительной степени упростилась благодаря неспособности противника реализовать эту возможность»,

Большие конвои, доставлявшие войска в Александрию с Крита, прошли без потерь. При этом они ходили без прикрытия со стороны линейного флота. Каждый имевшийся в наличии эсминец был задействован для эвакуации войск. Для сопровождения линкоров в море не оставалось ни одного до самого окончания операции, поскольку в дальнейшем они прикрывали большие конвои, следовавшие в Египет. Успех эвакуации из Греции во многом определила инертность, проявленная итальянским флотом. Если бы итальянские корабли решительно вмешались, мало кому из англичан удалось бы выбраться оттуда живым.

Успех британцам сопутствовал далеко не всегда. Были случаи, когда они несли потери из-за собственных просчетов. 28 апреля небольшой мобильный отряд немцев захватил городок Каламата, откуда по плану эвакуации предстояло принять на корабли 8.000 солдат. Командир кораблей, отправленных туда, прослышал, что город и бухта находятся в руках противника и прекратил операцию. Это было очень неудачное решение. Эсминец «Хиро», побывавший там немного позднее, доложил, что войска находятся на берегу к югу от города, эвакуацию можно начинать прямо с пляжа, а всякая стрельба в городе прекратилась. Оказалось, что английские части легко выбили немцев из Каламаш. Эсминцы «Хиро», «Кандагар», «Кимберли» и «Кингстон» с помощью собственных шлюпок приняли на борт 324 солдата. В течение последующих двух дней они вывезли еще 235. Однако около 6.000 солдат и 1.500 югославских беженцев были брошены в Каламате и впоследствии попали в плен.

Как уже говорилось, флоту удалось вывезти из Греции 50.672 английских, австралийских и новозеландских солдата, плюс несчитанное число греков и югославов. Из них только 14.000 поднялись на корабли с пирсов и причалов. Остальных пришлось

забирать с открытых пляжей, откуда их доставляли десантные баржи и прочие подручные плавсредства — процесс, проходивший в ночное время убийственно медленно. Тем не менее, транспортам удавалось принимать за ночь до 3.500 человек, крейсерам — до 2.500, эсминцам — до 800–850 человек. Как и в Дюнкерке, потери в артиллерии, бронетехнике, автотранспорте и боеприпасах оказались громадными. Англичанам пришлось бросить практически все тяжелое вооружение. В ходе этой кратковременной кампании в Греции потери англичан составили 12.000 человек, включая 6.000 брошенных в Каламате. Операция «Демон» длилась 7 дней, в течение которых измученные экипажи эсминцев и крейсеров работали без отдыха.

Король Греции и английский посол покинули страну на летающей лодке «сандерленд» 23 апреля 1941 года. В Каламате эсминец «Дифендер» принял на борт 250 солдат и чемоданы с драгоценностями королевской семьи Югославии. 27 апреля немецкие войска вошли в Афины, Перед самым их приходом Каннингхэм получил печальную радиограмму из столицы Греции: «Выходим на связь в последний раз; надеемся на лучшие дни. Да благославит Вас Господь». Бэйли-Громан и командующий новозеландскими войсками генерал-майор Бернард Фрейберг, проводив последних солдат с пляжей под Моневазией, поднялись на борт крейсера «Аякс» в 3.00 29 апреля. Операция «Демон» завершилась. Флот, возвратившийся вместе с последним конвоем в Александрию, был измучен до крайности. Все корабли отчаянно нуждались в профилактическом ремонте. Судовые механизмы работали на пределе износа. Нарезка орудийных стволов на крейсерах ПВО, прикрывавших эвакуацию, почти стерлась от беспрерывной стрельбы. Команды кораблей, штурманы и артиллерийские офицеры моргали красными от недосыпания глазами, боясь заснуть на ходу. Увы, в Александрии их ждала только кратковременная стоянка в бухте, а потом — заправка топливом, загрузка боеприпасов и продовольствия, и новый поход.

Конец апреля и начало мая ознаменовались активными постановками мин на подходах к Мальте авиацией противника. К тому времени Каннингхэм отозвал с Мальты Мэка с его 3 эсминцами и заменил их 6 эсминцами, недавно прибывшими из Англии под командованием капитана 1 ранга лорда Луи Маунтбэттена — «Кэлли», «Киплиенг», «Келвин», «Кашмир». «Джекал» и «Джервис». 5 дней спустя после их прибытия «Джекал», возвращавшийся из похода, подорвался на мине и затонул у входа в Гранд-Харбор. Крейсер «Глочестер», также

отправленный на Мальту в помощь эсминцам, зачастую оказывался подолгу запертым в бухте или, наоборот, подолгу ожидал в открытом море, пока тральщики подготовят проход. Минозаградительная авиация противника не обошла своим вниманием и Александрию. Магнитные мины, сбрасываемые по ночам, все чаще стали появляться в бухте и у входа в нее, известного под названием Большой Проход, но по счастью, не в нем самом. Иногда мины падали на город и взрывались, становясь причиной больших разрушений и многочисленных жертв.

Важным событием на Средиземном море в начале мая 1941 года стала проводка конвоя из метрополии. На заседании Комитета Имперской Обороны в Лондоне было рассмотрено донесение генерала Уэйвелла об обстановке, сложившейся в Западной пустыне в связи с прибытием туда германского Африканского корпуса генерала Роммеля. Английский командующий информировал, что в Триполи только что прибыли свежие германские бронетанковые дивизии и что теперь противник обладает подавляющим превосходством над англичанами. Ознакомившись с этой информацией, Черчилль твердо решил впредь не идти на поводу у Адмиралтейства, категорически отказывавшегося рисковать кораблями, и отправить конвой прямиком через Средиземное море в Александрию с необходимым количеством танков для генерала Уэйвелла.

На Ближний Восток уже отправился большой конвой вокруг Мыса Доброй Надежды, но Черчилль решил изменить маршрут, повернув его в Гибралтарский пролив и сэкономив тем самым 40 дней. Конвой состоял из 5 больших транспортов, способных развивать скорость 15 узлов и имевших на борту 295 танков и 53 истребителя «харрикейн». Как обычно, до Тунисского пролива конвою обеспечивало прикрытие соединение «Н» а Средиземноморскому флоту надлежало встретить его к югу от Мальты. Вместе с конвоем следовали линкор «Куин Элизабет», крейсеры «Фиджи» и «Найяд» — подкрепления для Каннингхэма. К сопровождению конвоя также должны, были подключиться «Глочестер» и 5-я флотилия эсминцев с Мальты. Операции присвоили кодовое название «Тайгер».

Мероприятие выглядело чрезвычайно рискованным. С появлением на Средиземном море германской авиации Адмиралтейство отказалось от попыток проведения конвоев из Гибралтара в Александрию и уступило только под сильнейшим давлением Черчилля.

Каннингхэм, со своей стороны, решил провести два конвоя на

Мальту: один в составе 4 больших транспортов с грузом продовольствия; другой в составе 2 больших 10-узловых танкеров с 24,000 т. жидкого топлива для пополнения опасно истощившихся запасов острова. Ранним утром 6 мая конвой «Тайгер» со своим эскортом вышел из Гибралтара. Одновременно Средиземноморский флот покинул Александрию.

По истечении дня, проведенного в море, пришло сообщение от коменданта Мальты, что Гранд-Харбор полностью заминирован и 5-я флотилия эсминцев не сможет выйти для сопровождения конвоя. Все мальтийские тральщики, которые боролись с магнитными минами, либо погибли, либо получили повреждения. Один из конвоев сопровождал корвет «Глоксиния», оснащенный оборудованием для траления магнитных мин, но в одиночку он, конечно, не мог справиться с такой задачей. Тем не менее, Каннингхэм не стал отдавать приказ мальтийским конвоям возвращаться обратно в Александрию. Командующий вызвал старшего офицера-торпедиста флота капитана 2 ранга Уильяма Карна и поручил ему найти выход из сложившейся ситуации.

По свидетельству Карна, молчаливого и очень флегматичного человека, поначалу ему было трудно находить общий язык с Каннингхэмом. Однако когда командующий осознал, что мозг старшего торпедиста «работает в 3 раза медленнее, чем его собственный, все стало на свои места». Карн размышлял над проблемой около часа, а потом возвратился на мостик с предложением дать указание коменданту Мальты проделать проход в Гранд-Харбор с помощью глубинных бомб. Соответствующая радиограмма была отправлена немедленно. Суть идеи заключалась в том. что взрывы глубинных бомб либо приведут к детонации морских мин, либо выведут из строя их спусковые механизмы. План Карна сработал с триумфальным успехом. Многие мины удалось уничтожить, а проделанный проход отметили буями. Правда, когда «Глоксиния» потащила свой магнитный трал, или как это тогда называли матросы, «распустила свой хвост», возглавляя движение конвоя в бухту, на поверхность всплыли еще около дюжины мин.

Одновременно, в ночь на 8 мая крейсер «Аякс» и 3 эсминца совершили удачный рейд на Бенгази. Они безнаказанно обстреляли порт и бухту после чего им повстречались 2 транспорта противника, груженные боеприпасами и грузовиками, закрепленными на верхних палубах. Встреча для обеих сторон оказалась совершенно неожиданной. Английские эсминцы выпустили торпеды почти в упор. Первый из транспортов взорвался с такой силой, что горящие грузовики пролетели над мачтами британских кораблей. Второе судно, охваченное

пламенем, выбросилось на берег и сгорело до тла.

Сопроводив транспорты до Мальты. Средиземноморский флот был готов встретить конвой «Тайгер», Вечером 8 мая на подступах к Тунисскому проливу соединение «Н» повернуло назад в Гибралтар, оставив транспорты на попечении «Куин Элизабет», 2 крейсеров и своих эсминцев, которым предстояло дойти до Мальты, заправиться там и только после этого вернуться в Гибралтар. В ночь на 9 мая конвой «Тайгер» вошел в Тунисский пролив. Вскоре транспорт «Эмпайер Сонг» подорвался сразу на двух минах. Он резко осел на корму, взорвался и затонул около 4.00. Вместе с ним отправились на дно 57 танков и 10 «харрикейнов».

В остальном все прошло успешно, даже слишком. По свидетельству Каннингхэма, 8 и 9 мая божественное провидение работало на англичан. Для этого времени года на Средиземном море погода стояла совершенно необычная. 9 мая в 15.15, когда Средиземноморский флот встретился с конвоем примерно в 40 милях к югу от Мальты, низкие плотные облака буквально касались верхушек мачт кораблей. Видимость была минимальной. Рваные клочья тумана чередовались с зарядами мелкого дождика. Экраны радаров английских кораблей фиксировали многочисленные самолеты противника. Время от времени экипажи слышали гул авиационных моторов в небе прямо над эскадрой, но фашистские бомбардировщики так и не смогли разглядеть конвой. Только благодаря радарам корабли Каннингхэма не разминулись с транспортами и судами сопровождения. На мостике «Уорспайта» многие буквально вздрогнули, когда из молочно-белой пелены совсем близко выплыло нагромождение башен и надстроек линкора. Каннингхэм развернул свой флагманский корабль, поставил его впереди «Куин Элизабет», и весь флот двинулся на восток.

Низкая плотная облачность сохранялась и в последующие три дня, пока в полдень 12 мая транспорты и военные корабли не вошли в александрийскую гавань. По-настоящему серьезному удару с воздуха флот подвергся только в ночь с 10 на 11 мая, в условиях мертвого штиля и полнолуния. Однако ужасающая плотность зенитного огня 4 линкоров и 4 крейсеров оказалась для вражеских бомбардировщиков слишком серьезным испытанием. У пилотов сдали нервы и бомбометание прошло сумбурно.

Адмиралтейство поздравило Каннингхэма с «выдающимся достижением». Сам командующий не испытывал никаких иллюзий, понимая, что главным залогом успеха являлась плохая погода. Больше всего он опасался, что кажущаяся легкость, с которой удалось провести транспорты через все Средиземное

море, может подвигнуть Черчилля на новые авантюры. Действительно, окрыленный премьер-министр потребовал повторить «блестящий успех» конвоя «Тайгер». Однако на сей раз сам генерал Уэйвелл воспротивился повторению опасного эксперимента. Его позиция, как выразился Черчилль, «выбила почву» у него из-под ног. Очередной конвой с сотней танков на борту отправился вокруг мыса Мыса Доброй Надежды и достиг Суэцкого канала только к 15 июля.

С прибытием в Александрию двух новых флагманов-контр-адмиралов Э.Л.Кинга и А.Дж. Гленни — Каннингхэм решил реорганизовать командные должности. Он считал, что линейным флотом должен командовать старший из адмиралов, на тот случай, если ему придется остаться на берегу для поддержания более тесных контактов с командующими армией и ВВС. Поэтому вице-адмирал Придхэм-Уиппелл принял командование линейным флотом и поднял свой флаг на «Куин Элизабет». Контр-адмирал Кинг на «Найяде» возглавил 15-ю крейсерскую эскадру, а контр-адмирал Роллингс стал командующим 7-й крейсерской эскадрой, подняв флаг на «Орионе». Контр-адмирал Гленни возглавил миноносные силы и держал свой флаг на крейсере «Дидо» или на плавучей базе эсминцев «Вулвич», если «Дидо» отправлялся на самостоятельную операцию.

Лето 1941 года стало для английского Средиземноморского флота, по выражению капитан-лейтенанта Хью Ходжкинсона, «зенитом наших усилий и надиром наших надежд». И самым тяжелым испытанием, несомненно, явилась эвакуация Крита.

После эвакуации Греции оборона Крита приобрела для англичан первостепенное значение. Поскольку остров превратился в перевалочную базу войск, вывозимых из Греции, на нем воцарилось ужасающее столпотворение. Там оставалось около 30.000 английских солдат, вывезенных из Греции. Их вооружение состояло только из винтовок и ручных пулеметов. Артиллерию, автотранспорт и бронетехнику пришлось бросить при отступлении. Помимо английских войск, которых еще не успели переправить в Египет, на острове находились несколько тысяч греков во главе со своим королем и правительством, а также 15.000 итальянских военнопленных.

Генерал-майора морской пехоты Э.Ч.Уэстона, прибывшего на Средиземное море с мобильным оборудованием для защиты стоянки кораблей в заливе Суда, назначили военным комендантом острова. Оборудование доставили в залив Суда в начале мая, морские пехотинцы со своими зенитками, прожекторами, боновыми и сетевыми заграждениями стали важным элементом обороны. Постепенно с Крита удалось вывезти

в Египет значительную часть английских войск и почти всех итальянских военнопленных. Уэйвелл оставил на острове 16.000 солдат, ранее эвакуированных из Греции, из которых сформировали гарнизон. Командование войсками на острове он возложил на новозеландского генерала Фрейберга.

Здесь необходимо сказать несколько слов о топографии Крита. Остров протянулся на 256 км в длину с востока на запад, а его ширина с севера на юг колеблется от 12 до 56 км. С востока на запад по всей длине острова проходит высокий горный хребет, который можно преодолеть только в нескольких местах. Его северные склоны пологи, а южные круто обрываются к морю. Все удобные заливы и бухты располагаются на северном побережье, что являлось для англичан неблагоприятным фактором. Путь к ним лежал через пролив Касос вокруг восточной оконечности острова, либо через проливы Китира и Андикитира с западной стороны, до которых было рукой подать от аэродромов противника. Какой-либо порт или нормальная якорная стоянка на южном берегу отсутствовали. Все подходящие места для аэродромов также находились на северной стороне. Англичане располагали двумя аэродромами — в Малеме, примерно в 10 милях к западу от залива Суда, и близ Гераклиона, маленького порта, расположенного примерно в 65 милях к востоку. Имелась также необорудованная взлетная полоса в Ретимо, примерно в 20 милях к востоку от залива Суда. С точки зрения обороны, для англичан было бы лучше, если бы остров оказался развернутым в противоположную сторону.

Считалось, что противник не решится на вторжение с моря в условиях господства английского флота, а предпримет атаку с воздуха. Соответственно, оборона сконцентрировалась вокруг аэродромов в Малеме, Ретимо и Гераклиопе, а также главной базы снабжения в заливе Суда, Некоторые штабные офицеры считали, что господство на море будет поставлено под вопрос мощными атаками немецкой авиации с близлежащих аэродромов, особенно, если английским кораблям придется действовать без истребительного прикрытия.

Англичане весьма деятельно готовились к обороне острова, приводя в порядок оборонительные сооружения, укомплектовав и перевооружив гарнизон и организовав подвоз припасов всех видов. Приспособления для разгрузки крупнотоннажных судов в заливе Суда практически отсутствовали. Имелся единственный пирс, к которому могли пришвартовываться только суда с малой осадкой. Крупным кораблям приходилось становиться на якорь в отдалении и выгружать свои грузы на лихтеры. Бухта постоянно подвергалась атакам с воздуха, интенсивность которых нарастала

с каждым днем. Истребительное прикрытие было крайне слабым и потому кораблям и экипажам причинялся серьезный урон. Тем не менее, благодаря настойчивости коменданта порта капитана 1 ранга Дж. А.Морза, большинство трудностей успешно преодолевались. В период с 29 апреля по 20 мая 1941 года англичанам удалось доставить на Крит около 25.000 военных грузов. В ходе разгрузки 8 судов из 15 были потоплены или серьезно повреждены. К началу вторжения англичане имели на Крите в общей сложности 26.800 бойцов (вместе с 5.700 морскими пехотинцами, оборонявшими мобильную морскую базу в заливе Суда).

По общему мнению, остров можно было оборонять только против атаки с воздуха. Каннингхэм не исключал одновременной высадки морского десанта. Отражение такого штурма считалось главной задачей флота. Основная трудность заключалась в том, что Александрия находилась на расстоянии 440 миль от места военных действий, а использовать залив Суда в качестве базы флота не представлялось возможным по причине беспрерывных воздушных налетов. Предполагалось, что итальянский флот также не останется в стороне, когда начнется вторжение на Крит. В такой ситуации Каннингхэму следовало обеспечить прикрытие острова с западной стороны линейными кораблями. Он также собирался держать наготове к югу от Крита три соединения крейсеров и эсминцев, которые в случае угрозы морского десанта должны будут войти в Эгейское море, обогнув остров с обеих сторон. Англичане понимали, что их кораблям не следует появляться севернее Крита в дневное время, за исключением того случая, когда будет точно известно, что силы противника вышли в море.

Операция «Меркурий» по вторжению германской армии на Крит стала первой в военной истории широкомасштабной операцией воздушно-десантных войск. Ее осуществлял 4-й воздушный флот под командованием генерала Лора. Немцы располагали сокрушительным превосходством в воздухе: 228 бомбардировщиков «хенкель — 111» и «юнкере — 88», 205 пикирующих бомбардировщиков «юнкере — 87 — штука», 114 двухмоторных истребителей «мессершмидт — 110», 119 истребителей «мессершмидт — 109», 50 разведывательных самолетов. Для доставки десанта на Крит немцы сосредоточили в Греции 500 трехмоторных транспортных самолетов «юнкере — 52» и 72 буксируемых планера.

Британские ВВС на Крите располагали 6 истребителями «харрикейн» и 17 самолетами «устаревших типов». К ним следует добавить 3 «гладиатора» и 3 «фулмара» морской авиации, базировавшихся в Малеме. Авианосец «Формидебл» не мог принимать участия в операциях до 25 мая. Его палубная авиация сократилась до 4 боеспособных самолетов в результате износа машин и потерь, понесенных при нанесении ударов по Триполи. Резервов палубной авиации у Каннингхэма не было, Разведцентр в Лондоне предупредил, что вторжение на Крит, по всем признакам, ожидается 15 мая. В тот день Придхэм-Уиппелл вывел эскадру на исходную позицию к западу от Крита, имея под своей командой «Бархэм», «Вэлиент» и 5 эсминцев. Одновременно три соединения крейсеров и эсминцев также выдвинулись на предписанные позиции к югу от острова. После долгих размышлений Каннингхэм решил в море не выходить. Он остался в Александрии и поддерживал постоянную связь со всеми четырьмя отдельными соединениями у Крита, осуществляя руководство всей морской операцией в целом. При этом он сохранял тесный контакт с командующими другими родами вооруженных сил. Придхэм-Уиппелл обладал огромным опытом и способностью принимать быстрые и правильные решения, и потому вполне мог заменить командующего на передовой.

Однако в тот день Крит подвергся обычным бомбежкам. Как выяснилось впоследствии, германское командование решило отложить вторжение до 20 мая. Линейным кораблям пришлось возвратиться в Александрию для дозаправки топливом. Придхэм-Уиппелла сменил контр-адмирал Роллингс, вышедший в море с «Уорспайтом», «Вэлиентом», «Аяксом» и 8 эсминцами. Соединения крейсеров и эсминцев, безрезультатно крейсеровавшие у северного берега Крита в ночь с 16 на 17 мая, также возвратились в Александрию и, заправившись топливом под самые пробки. вновь вышли в море.

В ходе воздушных боев у англичан на Крите уцелели только 4 «харрикейна» и 3 «гладиатора». Поскольку они уже ничего изменить не могли, самолеты с согласия генерала Фрейберга в тот же день улетели в Египет. 19 мая германская авиация почти беспрерывно наносила удары по зенитным батареям в Малеме, Гераклионе и Ретимо. Пикирующие бомбардировщики без помех громили английскую ПВО. осыпая окрестности бомбами и пулеметным огнем. К 8 утра 20 мая, когда большинство зенитных пушек англичан были уничтожены, а их расчеты перебиты или загнаны в укрытия. началась высадка десанта. К вечеру на остров высадились около 3000 немецких парашютистов. У аэродромов в Ретимо и Гераклионе завязались ожесточенные бои. Английские,

австралийские и новозеландские войска оказали отчаянное сопротивление. На земле и в воздухе немецкие десантники несли колоссальные потери, особенно среди офицерского состава. Главная цель первой волны десанта заключалась в том, чтобы захватить контроль над аэродромами, дав тем самым возможность приземлиться своим транспортным самолетам с новыми подкреплениями. Однако в первый день эту задачу решить не удалось. Союзники удержали свои позиции. Судьба Крита, как считают большинство военных специалистов, решалась главным образом в боях за аэродром в Малеме.

Как только в Александрию пришло известие о начале вторжения, Каннингхэм отдал приказ соединениям легких кораблей двигаться к Криту, обойти остров через проливы Касос и Андикитира, и начать патрулирование у северного побережья. В проливе Касос им встретились 6 итальянских торпедных катеров, с которыми английские эсминцы вступили в бой и заставили их ретироваться, причинив четырем из них повреждения. Кроме этой стычки в течение ночи у северного побережья Крита- особых происшествий не случилось. На рассвете 21 мая английские соединения возвратились к южному берегу Крита, где весь день подвергались интенсивным атакам с воздуха. Крейсер «Аякс» был поврежден близким разрывом бомбы. В 12.50 эсминец «Джуно» получил попадание в ходе атаки итальянских бомбардировщиков, действовавших на больших высотах. От взрыва бомбы на эсминце сдетонировал боезапас. «Джуно» переломился пополам и затонул в течение 2 минут. «Кандагар», «Нубиан» и «Кингстон» подобрали 6 офицеров и 91 матроса. При этом погиб лейтенант Уолтер Старки, муж племянницы Каннингхэма Хильды, служивший на «Джуно» старшим офицером. Адмирал очень болезненно воспринял это известие. Хильда и лейтенант Старки прожили в браке чуть больше года. Молодая женщина ждала ребенка и старый адмирал опасался, что страшная новость может привести к непоправимым последствиям.

Противник по-прежнему не предпринимал попыток высадить морской десант, хотя дальняя авиаразведка докладывала, что в портах Греции сосредоточилось огромное количество малых плавсредств в сопровождении эсминцев. В течение ночи с 21 на 22 мая английские легкие корабли вновь патрулировали у северного берега Крита. Если ничего не случится, два соединения под командованием контр-адмиралов Кинга и Гленни имели приказ на рассвете 22 мая сделать широкий зигзаг к северу и попытался найти конвои противника.

Между тем, немцы действительно подготовились к морскому десанту. Адмиралу Шустеру удалось собрать достаточное

количество каиков, чтобы составить из них два конвоя. Первый конвой из 25 каиков должен был высадить вечером 21 мая 2300 солдат с тяжелым вооружением близ Малеме. Второму конвою, включавшему 35 каиков, надлежало доставить к Гераклиону 4000 солдат вечером 22 мая. Следом за ними пароходы третьего конвоя должны были доставить тяжелую полевую артиллерию и танки, В 23.30 21 мая соединение контр-адмирала Гленни, состоявшее из крейсеров «Дидо», «Орион», «Аякс» и 4 эсминцев, наткнулось на первый конвой противника, которому оставалось пройти всего 18 миль до места высадки десанта. Каики, буквально набитые немецкими солдатами, шли в сопровождении итальянского миноносца «Лупо». Английские экипажи здорово натерпелись от немецких летчиков в течение дня, поэтому, как выразился Гленни, они «набросились на каики с особым рвением и энергичностью», тараня и расстреливая их орудийным огнем. «Дидо» и «Аякс» буквально разнесли в клочья миноносец, посмевший выпустить в них торпеды. Экраны радаров услужливо показывали все новые и новые цели в этом беспорядочном сражении, длившемся в кромешной темноте около двух с половиной часов. К 3.30 конвой был полностью разгромлен. Английские корабли ушли на запад, оставив за кормой около 2000 тонущих немецких солдат.

После боя Гленни оказался в затруднительной ситуации. Его флагманский корабль «Дидо» израсходовал 70 % боезапаса зенитных снарядов, «Орион» и «Аякс» — 62 % и 58 % соответственно. В условиях массированных атак с воздуха, которые наверняка должны были начаться с рассветом, «Дидо» оказался не в состоянии, в соответствии с приказом Каннингхэма, присоединиться к эскадре контр-адмирала Кинга и отправиться на север в поисках новых конвоев противника. Гленни, естественно, не хотелось уходить на своем флагманском корабле и оставлять свою эскадру отбиваться от налетов вражеской авиации. Поэтому он отступил со всеми своими кораблями, за что навлек на себя нарекания командующего. «Орион» и «Аякс» даже с тем количеством снарядов, которые у них остались, могли бы послужить хорошим подкреплением контр-адмиралу Кингу. Однако в тот момент Гленни об этом не подумал.

Как только Шустер получил известие о нападении английских кораблей на первый конвой, он приказал второму возвращаться назад. Но второй конвой не среагировал на его сигнал до тех пор, пока не встретился с кораблями Книга.

В 4.00 22 мая соединение контр-адмирала Кинга в составе крейсеров «Найяд». «Перт», крейсеров ПВО «Калькутта», «Карлисл», эсминцев «Кандагар», «Кингстон» и «Нубиан»,

находилось неподалеку от Гераклиона. С рассветом, в соответствии с инструкциями Каннингхэма, корабли Кинга начали движение в северо-западном направлении в поисках других конвоев противника. Германская авиация не заставила себя долго ждать, так что эскадре пришлось пробиваться вперед под массированными налетами. В 8.30 английские корабли заметили одиночный каик с немецкими солдатами. Крейсер «Перт» потопил его.

Вскоре после 9.00 появился небольшой пароход, который потопили английские эсминцы. В 10.00 эскадра Кинга находилась примерно в 25 милях к югу от острова Мило. Там англичанам повстречался итальянский эсминец и многочисленные каики, идущие в северном направлении. Английская эскадра немедленно бросилась в погоню. Крейсеры вступили в бой с итальянским эсминцем, который поспешил укрыться за дымовой завесой, а вскоре и вовсе ретироваться с поля боя.

Вступив в контакт с конвоем противника, Кинг, тем не менее, счел, что он подвергает свое соединение слишком большому риску. Его корабли подвергались почти беспрерывным ударам с воздуха и чтобы им противостоять, они вынуждены были держаться вместе. Это означало, что эскадра Кинга движется со скоростью не более 21 узла — предельный ход, который позволял крейсеру ПВО «Карлисл» его единственный оставшийся винт. Боезапас зенитной артиллерии на кораблях подходил к концу. С учетом сложившихся обстоятельств, Кинг разорвал контакт и повернул на запад, чтобы выйти из Эгейского моря через пролив Андикитира.

Каннингхэм считал решение Кинга ошибочным. И после окончания войны он доказывал, что его младшему флагману следовало ввести свои корабли в центр конвоя противника, где они оказались бы в относительной безопасности. Начав отступление, Кинг попал в самую худшую ситуацию. Уничтожение крупного конвоя оправдало бы тяжелые потери. В 11.00 командующий послал радиограмму с приказом уничтожить большой конвой во что бы то ни стало. Но было уже поздно. Английские корабли, осыпаемые бомбами, со всей возможной поспешностью уходили в западном направлении.

По всей видимости, у Кинга попросту сдали нервы. Две ночи подряд его корабли отбивали атаки торпедных катеров противника, без всякого истребительного прикрытия подвергались бомбежкам по 4 часа подряд, потеряв эсминец «Джуно». Экипажи находились на боевых постах более 48 часов без перерыва. Офицеры и матросы работали на пределе усталости.

Немецкий конвой также повернул назад и возвратился в Грецию. Но даже если бы им удалось добраться до Крита, это мало что изменило бы. Решающий перелом на острове состоялся без их участия. За сутки до описанного боя немецким парашютистам удалось-таки захватить аэродром в Малеме и занять оборону по периметру. Войскам Фрейберга нужно было во что бы то ни стало вернуть аэродром. Они предприняли отчаянную контратаку, но тщетно. В полдень 21 мая немецкие транспортные самолеты прямо под артиллерийским огнем, среди разрывов снарядов начали приземляться в Малеме. Судьба Крита была решена.

Отход эскадры Кинга в юго-западном направлении стал подобен пути на Голгофу. Его корабли подверглись беспрерывной трехчасовой бомбежке. В опасной близости от «Найяда» в течение каких-нибудь 10 минут взорвались 36 авиабомб. От страшных сотрясений корпуса две орудийные башни главного калибра полностью вышли из строя, ряд нижних помещений залило водой, скорость упала до 16 узлов. «Карлисл» получил попадания и загорелся. Пулеметная очередь немецкого истребителя, хлестнувшая по мостику, оборвала жизнь его командира капитана 1 ранга Т.Хэмптона.

В 13.21 с кораблей Кинга увидели идущую им навстречу эскадру контр-адмирала Роллингса в составе «Уорспайта», «Вэлиента», «Дидо», «Ориона», «Аякса», «Глочестера» и «Фиджи». Линейный флот и присоединившаяся к нему утром эскадра Гленни патрулировали в 20–30 милях к западу от пролива Китира, где, как выразился Роллингс, они «выполняли полиную функцию, отвлекая на себя самолеты противника». К полудню «Глочестер» израсходовал 82 % боезапаса, «Дидо» — 75 %, «Фиджи» — 70 %, «Орион» — 62 %. Примерно в 12.30, когда Роллингсу сообщили, что «Найяд» получил тяжелое повреждение и соединение Кинга нуждается в поддержке, он приказал увеличить ход до 23 узлов и принял смелое решение войти в Эгейское море. Час спустя флагманский корабль Роллингса «Уорспайт» получил попадание тяжелой авиабомбой, которая уничтожила всю батарею 4-дюймовых и 6-дюймовых орудий правого борта.

Три эскадры соединились и пошли расчищать Эгейское море. Там их постигла серия неудач. Эсминец «Грейхаунд», потопивший каик, возвращаясь, был поражен двумя бомбами и через 15 минут затонул. Контр-адмирал Кинг, принявший по старшинству командование, приказал «Кандагару» и «Кингстону» подобрать тонущих. Не зная о том, что боезапас «Глочестера» «Фиджи» на исходе, он послал оба крейсера прикрывать спасательную

операцию. «Кандагар» и «Кингстон» вместе с находившимися в воде матросами с «Грейхаунда» подверглись продолжительной бомбежке и пулеметному обстрелу с самолетов, атаковавших на бреющем полете.

Несколько дней спустя, при посещении раненых в александрийском госпитале. Каннингхэм выслушал рассказ молодого матроса, который вместе с офицером и 18 другими матросами спасался на шлюпке с «Трейхаунда». Завидев вражеский самолет, несущийся прямо на них, парень прыгнул за борт и нырнул под воду, Когда он вынырнул и огляделся, в лодке лежали одни трупы, залитые кровью.

Отправку «Глочестера» и «Фиджи» на помощь эсминцам Каннингхэм считал второй крупной ошибкой Кинга, которая «стоила флоту двух кораблей», Командующий писал первому морскому лорду: «Они практически израсходовали боезапас, но даже если бы их бомбовые погребы были полны, я бы крепко подумал, прежде чем посылать их. Командир „Фиджи“ сказал мне, что небо над „Глочестером“ было черно от самолетов».

Около 15.00 Кинг, которого Роллингс информировал об опасном перерасходе боезапаса на «Глочестере» и «Фиджи», приказал им уходить. Полчаса спустя они появились в пределах видимости, нагоняя эскадру j полным ходом. Их орудия все еще стреляли. В 15.30 в «Глочестер» попали сразу несколько бомб и он вспыхнул как факел. Его верхняя палуба и надстройки превратились в груду обломков. Экипаж «Фиджи», понимая что он ничем не может помочь, побросали за борт спасательные плотики. Их крейсер продолжал идти вдогонку за остальным флотом под беспрерывными атаками самолетов.

«Так погиб отважный „Глочестер“», — писал Каннингхэм, — «Он вынес все, — ни один корабль не работал так много и не выполнял более рискованных задач. Он получил больше попаданий бомбами, чем любой другой корабль, и переносил их с улыбкой. Когда он уходил из Александрии в последний раз. я подошел к нему на катере и побеседовал с его командиром, капитаном I ранга Генри Роули. Он очень беспокоился о своих матросах, которые находились на пределе физических возможностей, что было не удивительно, и я это прекрасно понимал. Я обещал подняться на борт и побеседовать с ними, когда они вернутся из похода, но они не вернулись. Сомневаюсь, что кто-нибудь из них остался в живых, поскольку даже после того как они оказались в воде, их беспощадно расстреливали из пулеметов. Тело Роули, опознанное по знакам различия и именному жетону в кармане, четыре недели спустя было прибито к берегу западнее Мерса-Матруха. Это был долгий путь домой».

В 16.45 «Вэлиент» получил два попадания бомбами в корму. Это была мастерская атака, но она не причинила старому линкору больших повреждений. 2 часа спустя настала очередь «Фиджи». Крейсер выстоял в 20 бомбежках, обрушившихся на него за последние 4 часа. Он расстрелял весь боезапас, но упорно продолжал идти вперед, заливаемый каскадами воды от всплесков падающих бомб и осыпаемый градом осколков, барабанивших по его надстройкам и палубе. Потом наступило затишье. И вдруг, в 18.45 из облаков неожиданно вынырнул одиночный «Ме-109» и в крутом пике сбросил бомбу у самого борта «Фиджи». Она поднырнула под крейсер и взорвалась под днищем. Корабль стал намертво, его машины заклинило и он сильно накренился. Полчаса спустя еще один одиночный самолет сбросил на него три бомбы, которые вызвали взрыв котельного отделения. В 20.15 «Фиджи» перевернулся и затонул. Эсминцы «Кандагар» и «Кингстон», следовавшие вместе с ним, спустили свои лодки и плотики и ушли, избегая атак самолетов. Они вернулись с наступлением темноты, подобрав в общей сложности 523 человека из команды крейсера.

Утром 23 мая на пути в Александрию английские корабли еще дважды подвергались ударам с воздуха. Особенно досталось при этом эсминцам «Келли». «Кашмиру» и «Киплингу», которых атаковали 24 пикирующих бомбардировщика. «Кашмир» получил попадание и затонул через 2 минуты. В «Келли», идущий со скоростью 30 узлов, попала бомба крупного калибра. Он сильно накренился на левый борт и перевернулся, продолжая по инерции двигаться вперед. Эсминец держался на воде еще около получаса и только после этого затонул. Германский самолет, прежде чем улететь, подверг оказавшихся в воде матросов обстрелу из пулеметов. «Киплинг» немедленно приступил к спасению потерпевших. Он оставался на месте в течение 3 часов, выдержав 6 атак бомбардировщиков. «Киплинг» подобрал из воды 279 матросов и офицеров. Между 8.20 и 13.00 его атаковали в общей сложности 40 самолетов, сбросивших более 80 бомб, но корабль остался невредимым. На следующее утро, 24 мая «Киплинг» остановился в 70 милях от Александрии, поскольку у него кончилось топливо. Остаток пути он проделал на буксире.

Тем временем, в Александрии день сменился вечером, а вечер — ночью. В штабе флота на крупномасштабной карте через каждый час отмечали изменения в местоположении кораблей. Днем 22 мая Каннингхэм отправил всем кораблям в море радиограмму следующего содержания: «Продолжайте бой. Флот должен помочь армии выстоять. Ни один солдат противника не должен добраться до Крита по морю». В тот ужасный день

командующий в течение 17 часов получал одно известие страшнее другого: «Глочестер», «Фиджи», «Грейхаунд» потоплены; «Уорспайт», «Вэлиент», «Найяд» и «Карлисл» повреждены. Он дошел до такого состояния, что вздрагивал от каждого телефонного звонка, от каждого стука в дверь кабинета, за которым обычно следовала печальная новость.

Впоследствии Каннингхэм неоднократно выражал сожаление, что не вышел лично с эскадрой в море. «Одной из причин всех этих потерь стало пренебрежение золотым правилом, которого мы неизменно придерживались во всех предыдущих столкновениях с авиацией, а именно — не направлять на выполнение задач одиночные корабли. Флот должен сконцентрироваться и двигаться в плотном ордере, независимо от того, какую задачу он выполняет. Отделение „Грейхаунда“ было ошибкой, также как и „Глочестера“, „Фиджи“ и других кораблей. Совокупная плотность зенитного огня целого флота могла бы предотвратить многие потери».

«Я не решился выйти в море лично», — писал он Алджернону Уиллису, — «пытаясь держать на контроле всю ситуацию отсюда. Ох лучше бы я этого не делал! Я убежден, что два крейсера и два эсминца до сих пор служили бы в составе флота, если бы я был там. Эти адмиралы с Флота Метрополии не имеют понятия, что такое настоящий бой. Мне нравится Кинг, но эти две самых непростительных ошибки совершил именно он».

Надо сказать, что на Средиземноморском флоте многие верили, что в дни обороны Крита все не обернулось бы для моряков столь плачевно, если бы Каннингхэм непосредственно командовал эскадрой в море. Браунригг считал, что «мы понесли бы вполовину меньше потерь, если бы Э.Б.К. вышел в море. Кинг действовал безобразно, а штаб Роллингса оказался совсем слабым». Даже матросы, прозвавшие Каннингхэма «Мясником» за его готовность вести войну, не считаясь ни с какими жертвами и выжимать из людей все силы без остатка, говорили, что им было бы спокойнее, если бы Старик лично командовал эскадрой. Командир «Уорспайта» Эделстеп как-то слышал, как один матрос сказал другому: «Старик на борту, значит с нами будет все в порядке».

Сухопутное сражение на Крите развивалось для англичан неудачно. Как уже говорилось, после 24 часов упорных боев немцы полностью овладели аэродромом в Малеме. Тем самым они получили возможность наращивать свои силы путем переброски туда солдат транспортными самолетами. Союзные войска неумолимо откатывались к заливу Суда. Военно-морской комендант капитан 1 ранга Морз уже начал обдумывать план

эвакуации.

В ночь с 22 на 23 мая эсминцы «Декой» и «Хиро» приняли на борт короля Греции, британского посла и других важных персон и отбыли в Александрию. Во время перехода контр-адмирал Роллингс строжайшим образом приказал им следовать вместе с линейными кораблями, чтобы по пути их в одиночку не перехватили самолеты противника. Мудрая мера предосторожности Роллингса удостоилась похвалы Каннингхэма.

Английское командование в Египте решило попытаться доставить на Крит подкрепления. Войсковой транспорт «Гленрой», приняв на борт 900 солдат, вышел утром 22 мая из Александрии б сопровождении «Ковентри» и шлюпов «Окланд» и «Фламинго», и взял курс на Тимбаки, на южном берегу Крита. Одновременно эсминцы «Ягуар» и «Дифендер» вышли с грузом боеприпасов, в которых отчаянно нуждались войска. В ночь с 23 на 24 мая они прибыли в залив Суда, так что их миссия завершилась успешно, чего нельзя сказать о «Гленрое». Из-за интенсивных действий германской авиации у южного берега Крита Каннингхэм, после консультаций с Уэйвеллом. в 11.30 23 мая приказал «Гленрою» возвратиться обратно. Послать туда транспорт при таких обстоятельствах показалось ему «чистейшим самоубийством». К несказанному удивлению и возмущению командующего около 16.00 пришла прямая радиограмма из Адмиралтейства с приказом «Гленрою» вновь повернуть на север. Примерно через час пришла вторая радиограмма из Лондона, на сей раз адресованная лично Каннингхэму, убеждавшая, что подкрепления должны быть высажены во что бы то ни стало той же ночью. Поскольку было уже поздно, Каннингхэм вновь приказал «Гленрою» возвращаться в Александрию, и проинформировал Адмиралтейство, что если транспорт продолжит двигаться на север, то прибудет к месту назначения как раз днем, в самое худшее время, когда самолеты противника будут повсюду.

23 мая из Адмиралтейства пришла очередная радиограмма, которая информировала о том что Каннингхэм и без того прекрасно осознавал — исход битвы за Крит будет иметь самые серьезные последствия, поэтому жизненно необходимо предотвратить высадку на остров морского (!) десанта противника в течение последующего одного или двух дней, даже если это повлечет за собой новые потери кораблей.

Эти два послания окончательно убедили Каннингхэма, что в Лондоне не имеют представления о реальной ситуации, сложившейся на Крите. Командующий флотом направил в Адмиралтейство пространный ответ. Он пояснил, что все

соединения ему пришлось вернуть в Александрию по причине необходимости пополнения запасов топлива, а также потому, что корабли израсходовали практически весь боезапас зенитных снарядов. Каннингхэм также напомнил, что флот оперирует в 440 милях от главной базы, что делает невозможным постоянное нахождение крупных соединений кораблей у берегов Крита. Масштаб атак противника с воздуха исключает операции флота в Эгейском море вблизи Крита в дневное время. Каннингхэм объяснил, что не может гарантировать отражение морского десанта без таких потерь, которые в дополнение к уже имеющимся могут самым серьезным образом поставить под вопрос господство англичан в восточной части Средиземного моря. «Не страх перед возможными потерями, но необходимость избежать ненужных потерь, вот что пока не позволяет флоту добиться соответствующих преимуществ, что и является решающим фактором операций в Эгейском море… Опыт трехдневных боев, в ходе которых 2 крейсера и 4 эсминца были потоплены, а 1 линкор, 2 крейсера и 4 эсминца получили тяжелые повреждения, показывает, какие потери мы можем понести. Еще один такой эксперимент и мы не сможем удержать контроль над морскими коммуникациями в Восточном Средиземноморье».

Далее Каннингхэм напомнил, что переброска противником снабжения по морю пока что не предпринималась. Несмотря на потери и вынужденные возвращения своих конвоев, в настоящий момент он пользуется настолько безраздельным господством в небе, что имеет возможность перебрасывать подкрепления и обеспечение для своих войск только по воздуху. Со стороны английских ВВС этому процессу не чинится никаких препятствий, хотя один только вид постоянных и беспрепятственных перелетов «Ю — 52» на Крит является одним из факторов, способствующих падению морального духа наших войск. В заключении Каннингхэм добавил, что последствия недавних операций имели нарастающий эффект: офицеры, матросы и техники уже на грани физического истощения. С тех пор, как в конце февраля было принято решение об отправке армии в Грецию, они работали на пределе возможностей и теперь, когда их нагрузка удвоилась, они столкнулись с таким прессингом с воздуха, перед которым события в Норвегии «просто детская игра».

Тем не менее, Средиземноморскому флоту пришлось продолжать операции, и в течение еще некоторого времени безуспешно пытаться спасти ситуацию на Крите. Аэродром в Скарпанто интенсивно использовался противником для воздушных налетов на Крит. Английское командование решило атаковать его силами палубной авиации «Формидебла», в связи с

чем его истребительное авиакрыло увеличили на 12 «фулмаров», боевая ценность которых вызывала большие сомнения. Командование операцией было возложено на вице-адмирала Придхэм-Уиппелла, получившего в распоряжение «Куин Элизабет», «Бархэм», «Формидебл» и 8 эсминцев. Эскадра вышла из Александрии в полдень 25 мая.

Между 5.00 и 6.00 на следующее утро 4 «альбакора» и 4 «фулмара» с позиции примерно в 100 милях к востоку от Скарпанто пошли в атаку. По сравнению с германскими воздушными армадами это была капля в море. И все же они, добившись полной внезапности, уничтожили и повредили довольно много самолетов противника на земле. Реакция Люфтваффе была быстрой и беспощадной. 8 боеспособных истребителей, оставшихся на «Формидебле», сделали в общей сложности 24 самолетовылета и провели 20 боев, в ходе которых сбили еще несколько вражеских самолетов. Однако около 13.20 во время очередной атаки пикирующих бомбардировщиков в «Формидебл» попали 2 бомбы, причинившие авианосцу тяжелые повреждения. Одновременно «Нубиану» взрывом бомбы начисто оторвало корму. Любопытно, что при этом винты эсминца уцелели и он смог держать ход 20 узлов.

Авианосец и 4 эсминца возвратились в Александрию на рассвете 27 мая. В конце июля «Формидебл» вслед за «Уорспайтом» и «Иллаетриесом» ушел на ремонт в США. Таким образом, атаку аэродрома в Скарпанто следует считать большой ошибкой, поскольку ущерб, причиненный немцам, был несопоставим с потерей Средиземноморским флотом единственного авианосца.

В ночь на 27 мая быстроходный минный заградитель «Абдиель», эсминцы «Хиро» и «Низам» доставили войска и грузы в залив Суда. Это были последние подкрепления, прибывшие на Крит. Около 9.00 юединепие Придхэм-Уиппелла, прикрывавшее отход «Абдиеля» и эсминцев, подверглось атаке 15 самолетов. Одна из бомб попала в кормовую башню «Бархэма». В обеих противоминных наделках линкора образовались пробоины от близких разрывов бомб. Они заполнились водой. Начавшийся пожар пришлось тушить больше 2 часов.

26 мая на борту «Уорспайта» состоялось совещание союзного командования на Ближнем Востоке. Каннингхэм принимал у себя генерала Уэйвелла, исполняющего обязанности командующего ВВС на Ближнем Востоке генерала Э.У.Теддера, командующего австралийскими силами на Ближнем Востоке генерала Томаса Блейми, и премьер-министра Новой Зеландии Питера Фрейзера. Уэйвелл никаких иллюзий относительно ситуации на Крите не

испытывал. Вопрос об эвакуации уже витал в воздухе, поскольку Блейми и Фрейзер требовали спасти австралийских и новозеландских солдат, ведущих отчаянные бои на острове.

Каннингхэма также не пришлось долго уговаривать. Он прекрасно понимал, что всю тяжесть этой трудной эвакуации придется вынести Средиземноморскому флоту, но надеялся, что погрузка солдат на южном берегу острова окажется менее трудным делом, нежели операции кораблей средь бела дня в Эгейском море.

В конце дня 26 мая генерал Фрейберг прислал с Крита радиограмму с сообщением, что предел физических возможностей его солдат уже исчерпан. Плохо экипированное союзное войско больше не могло противостоять массированным бомбежкам и атакам элитных частей Вермахта, продолжавшихся в течение недели. Единственный шанс остаться в живых заключался в том, чтобы отступить на пляжи южного побережья, укрываясь днем и передвигаясь по ночам. Войска в Ретимо оказались отрезанными практически без продуктов питания. Гераклион также был окружен.

При этом в метрополии по-прежнему не отдавали себе отчета о реальной ситуации, в которой оказались войска на Крите и Средиземноморский флот. В тот же день во время совещания Уэйвеллу принесли радиограмму от Черчилля: «Победа на Крите совершенно необходима в этой решающей фазе войны. Продолжайте наступление всеми имеющимися средствами». Пришлось Уэйвеллу составлять пространное послание с разъяснением реального положения дел. Наконец, 27 мая пришел ответ начальников штабов из Лондона, гласивший, что эвакуацию с Крита следует начинать немедленно, при этом стараться спасти как можно больше людей, не обращая внимания на потери в материальной части.

27 мая после принятия решения об эвакуации с Крита измученные войска начали двигаться из района Суда через горы в Сфакию — маленькую рыбацкую деревушку на южном побережье острова. Деревню и единственный пляж протяженностью не более 200 м, к которому могли подходить корабельные шлюпки, окружали отвесные скалы высотой до 150 м. Дорога через горы от залива Суда заканчивалась серией крутых перевалов и резко обрывалась на краю скалистого утеса, откуда узкая зигзагообразная тропа спускалась к пляжу.

Английское командование не имело представления о том, как обстоит дело с подразделениями, окруженными в Ретимо. Туда отправили самолет ВВС, который должен был доставить им приказ об отступлении на южное побережье, где их погрузят на

корабли. Самолет не возвратился и Каннингхэм так и не узнал, получили они приказ или нет. В Ретимо держались 2 батальона австралийцев. Они так и не смогли прорваться, и 30 мая сдались в плен. В Гераклионе попали в окружение 4000 солдат из состава 14-й пехотной бригады. Они сохранили контроль над аэродромом и удобной бухтой с хорошими причалами.

Каннингхэм в очередной раз приступил к планированию эвакуации, располагая на сей раз гораздо меньшим числом кораблей, меньшими резервами и находясь в гораздо более худших условиях. Когда он собрал офицеров штаба флота и объявил им о предстоящей эвакуации Крита, у некоторых «подлых трусов» (любимое словечко командующего для осторожных и нерешительных подчиненных) вытянулись лица. Эделстен попытался возражать, указав, что «флот находится на последней стадии изнеможения, что у нас уцелели всего несколько кораблей, а нам нужно думать о будущем…». Однако командующий безапелляционно прервал его: флот должен выполнить свой долг и спасать солдат до тех пор, пока армия сама не скажет «достаточно».

Кроме самого Каннингхэма практически никто не верил, что флоту удастся справиться с этой задачей. Даже армейское командование уже было готово смириться с тем, что гарнизону Крита придется сдаться в плен. Эвакуацию приходилось осуществлять кораблям. чьи офицеры и матросы находились на грани полного физического и нервного истощения. Сами корабли нещадно эксплуатировались в течение 2 месяцев без перерыва, не считая 2–3 — дневных профилактических чисток котлов. Судовые механизмы стали ненадежными, хотя многие из них продолжали функционировать даже после повреждений, причиненных близкими разрывами авиабомб. Число боеспособных единиц значительно уменьшилось. Флот потерял 2 крейсера и 4 эсминца. 2 линкора, авианосец, крейсер и эсминец вышли из строя на срок от нескольких недель до нескольких месяцев. Еще 5 крейсеров и 4 эсминца имели повреждения, хотя до поры до времени сохраняли способность двигаться и сражаться. В таких условиях Средиземноморскому флоту предстояло эвакуировать около 22.000 солдат, большинству из которых приходилось ожидать корабли на открытых пляжах под ударами самолетов противника.

Погрузку на корабли планировалось производить только ночью, между полуночью и 3.00. Это позволяло кораблям в течение дня уйти как можно дальше от авиабаз противника. На суше отступление войск по горным дорогам прикрывала морская пехота генерал-майора Э.Ч.Уэстона, которой пришлось вести непрерывные арьергардные бои.

Эвакуация началась в ночь на 29 мая, когда сразу после полуночи в Сфакию прибыли 4 эсминца под командованием капитана 1 ранга С.Т.Арлисса. Они доставили туда боеприпасы и продовольствие на 15 тыс. человек, и приняли на борт 700 солдат. На заре эсминцы Арлисса отправились в обратный путь. И хотя днем они подверглись атакам бомбардировщиков «Ю — 88», до Александрии им удалось добраться без потерь. В свете последующих событий можно считать, что флотилии Арлисса крупно повезло.

В ту же ночь к Криту отправилось гораздо более крупное соединение в составе 3 легких крейсеров и 6 эсминцев под командованием контр-адмирала Роллингса. Кораблям Роллингса предстояло выполнить гораздо более сложную задачу: они должны были пройти вокруг Крита через пролив Каас и в один прием забрать всех солдат, попавших в окружение в Гераклионе. На подступах к острову около 17.00 эскадра Роллингса подверглась бомбовому удару. Эсминец «Империал» и крейсер «Аякс» пострадали от близких разрывов бомб. С «Империалом», как показалось, не случилось ничего особенного. Крейсер же так сильно тряхнуло, что на нем начался небольшой пожар, 20 человек покалечились, а корпус дал течь. Опасаясь непредвиденных поломок в дальнейшем. Роллингс приказал «Аяксу» возвращаться в Александрию.

В 23.30 эскадра прибыла в Гераклион и до 3.20 корабли забрали весь гарнизон, приняв на борт около 4.000 солдат. Менее получаса спустя после выхода в море на «Империале» заклинило рули. Эсминец описал циркуляцию, едва избежав столкновения с «Дидо» и «Орионом». Командиру пришлось отдать приказ застопорить машины. Ситуация складывалась хуже не придумаешь, До рассвета Роллингсу следовало уйти как можно дальше от аэродромов противника. Адмирал приказал «Хотспуру» пришвартоваться к борту «Империала», забрать солдат и экипаж, и потопить его. Уменьшив ход до 15 узлов, соединение Роллингса продолжало двигаться вперед, оставив «Хотспур» выполнять поставленную задачу.

В 4.45 отправив «Империал» на дно двумя торпедами, «Хотспур» остался в одиночестве, имея на борту 900 солдат. Его командиру, капитан-лейтенанту Хью Ходжкинсону вовсе не улыбалось оказаться с рассветом посреди пролива, всего в нескольких милях от аэродрома противника в Скарпанто. Эсминец устремился вперед полным ходом. Можно себе представить чувство облегчения, испытанное экипажем, когда впереди в предрассветных сумерках показались силуэты кораблей Роллингса.

Однако из-за 90-мииутной проволочки с «Империалом» соединение вошло в пролив только с восходом солнца. Ожесточенные атаки немецкой авиации начались в 6.00 и продолжались с перерывами до 15.00, когда кораблям оставалось пройти 100 миль до Александрии. В 6.25, когда эскадра находилась посреди пролива Касос, эсминец «Хереуард» получил попадание бомбой, из-за чего резко снизилась его скорость хода, Вновь Роллингсу пришлось принимать трудное решение: бросить корабль, буксировать его или остановиться для перегрузки людей, подвергнув тем самым все корабли с войсками на борту еще большему риску. Поврежденный эсминец повернул к Криту, находившемуся на расстоянии всего в 5 миль, а остальные корабли продолжили путь в Александрию. Последний раз «Хереуард» видели, когда он медленно двигался к берегу, стреляя из всех своих орудий по немецким самолетам. До Крита он так и не дошел. Ближе к вечеру итальянские миноносцы подобрали из воды уцелевших солдат и матросов.

В 6.45 близкий разрыв бомбы вызвал сильное сотрясение турбин на эсминце «Декой». Общую скорость хода эскадры пришлось снизить до 25 узлов, чтобы он не отстал. Четверть часа спустя очередной разрыв бомбы рядом с «Орионом» заставил снизить скорость до 21 узла. Командир «Ориона» Дж. Р.Бэк скончался от ранения разрывной пулей. Сам Роллингс также был ранен. В 8.15 бомба попала во вторую башню главного калибра крейсера «Дидо», а в 9.00 таким же образом была поражена носовая башня на «Орионе». Башни полностью вышли из строя.

В 10.45 «Орион» вновь атаковали 11 пикирующих бомбардировщиков. Большая бронебойная бомба пробила ходовой мостик, разрушила боевую рубку и взорвалась в помещениях матросской жилой палубы. Поскольку на борту крейсера находились 1100 солдат, потери от этой бомбы оказались ужасающими: взрывом мгновенно убило 260 человек и 280 ранило. Все средства связи между мостиком и машинным отделением, рулевое управление и три котельных отделения вышли из строя. Некоторое время «Орион» оставался неуправляемым, пока рулевые приводы не восстановили, а между аварийным мостиком и машинным отделением не выстроили цепь матросов для передачи приказов. Поскольку мазут перемешался с морской водой, «Орион» испытывал перепады в скорости от 12 до 25 узлов. В довершение ко всему на крейсере начался большой пожар.

Это была последняя результативная атака пикирующих бомбардировщиков. Соединение Роллингса до 15.00 подверглось еще трем налетам, но германские самолеты осуществляли

бомбометание с больших высот и успехов не добились. Около 20.00 истрепанная эскадра Роллингса вошла в александрийскую гавань. К тому времени на флагманском «Орионе» осталось 10 т. топлива и боезапас всего на несколько выстрелов. «Я никогда не забуду вида этих кораблей, когда они входили в бухту», — вспоминал Каннингхэм. — «часть орудийных стволов в башнях главного калибра отсутствовала, другие были сиротливо задраны в небо, на верхних палубах толпились солдаты и повсюду были видны следы жестоких испытаний. Я немедленно поднялся на борт, застав Роллингса в хорошем расположении духа, но едва державшимся на ногах от усталости. Корабль представлял собой ужасное зрелище, а нижние жилые палубы напоминали кровавую скотобойню». Из 4000 солдат, принятых на борт в Гераклионе, во время перехода до Александрии погибли 800, т. е. каждый пятый.

Вечером 28 мая из Александрии в Сфакию вышла эскадра под командованием контр-адмирала Кинга, державшего свой флаг на крейсере «Феб». В состав эскадры также входили крейсеры «Перт», «Калькутта», «Ковентри», эсминцы «Джервис», «Янус», «Хэсти» и войсковой транспорт «Гленджил». Опасаясь больших потерь на обратном пути, особенно если бомба попадет в «Гленджил» с 3000 солдат на борту, Каннингхэм отправил им вдогонку еще три эсминца — «Стюарт», «Ягуар» и «Дифендер». В их задачу не входило принимать на борт солдат, а послужить дополнительным прикрытием при отступлении и в экстренном случае забрать людей с подбитого корабля. Перед выходом эскадры в море имел место весьма показательный инцидент, о котором, не называя имен, после войны рассказал Томас Браунригг. Командир одного из кораблей объявил, что его экипаж уже 36 суток провел в беспрерывных боях и походах и его матросы требуют 48-часового отдыха, а также хотели бы встретиться с командующим. Его немедленно вызвали к Каннингхэму. Старый адмирал долго смотрел на него пронзительным немигающим взглядом своих светло-голубых глаз, а потом сказал, поскольку у вас отличный корабль и прекрасный экипаж, я выступлю перед ними и объясню, почему необходимо выйти в море немедленно. Но если после этого найдутся желающие отдохнуть, я прикажу повесить их на реях. После речи командующего, которую он держал перед строем матросов и офицеров, таких желающих не нашлось. Однако когда корабль выходил из бухты, у четверых матросов сдали нервы и они прыгнули за борт. Идти вновь под бомбежки было выше их сил. Их отдали под трибунал и осудили по закону военного времени.

Эскадра Кинга без потерь добралась до Сфакии к 23.00 29 мая. Крейсеры и «Гленджил» стали на якорь. в то время как

«Ковентри», «Калькутта» и эсминцы остались патрулировать в море. Крейсеры ПВО не должны были перевозить солдат, а эсминцы по очереди подходили к берегу и принимали на борт положенное количество людей. На большие корабли солдат перевозили десантными плавсредствами и шлюпками крейсеров. К 3.20 30 мая погрузка завершилась и эскадра взяла курс на Александрию, имея на борту 6000 бойцов. Десантные баржи оставили в Сфакии для использования в последующие ночи.

На обратном пути эскадра Кинга трижды подверглась бомбежкам. Однако только крейсер «Перт» получил попадание, из-за которого у него вышло из строя котельное отделение. Всем кораблям удалось добраться до Александрии не в последнюю очередь потому, что в течение всего дня 3 истребителя ВВС обеспечивали им прикрытие в воздухе. Они успешно отогнали пикирующие бомбардировщики и даже сбили 2 самолета. На следующую ночь 3 эсминца капитана 1 ранга Стивена Арлисса вывезли из Сфакии еще 1400 солдат, при этом два из них получили тяжелые повреждения. Каннингхэм уже впал в отчаяние от многочисленных потерь, понесенных флотом. Но ему ничего не оставалось, как только продолжать операцию.

Донесения с Крита извещали, что арьергардные части генерал-майора Уэстона успешно сражаются и отступают по труднопроходимой местности в полном порядке, в связи с чем 30 мая генерал-майор Фрейберг прислал из Сфакии запрос о последней эвакуации оставшихся 3000 человек в ночь с 31 мая на 1 июня. Эта цифра значительно превышала предварительные оценки. У Каннингхэма уже практически не осталось кораблей для такой операции из-за понесенных потерь и полученных повреждений. После консультаций с Уэйвеллом он решил отправить все уцелевшие корабли, но при этом известил Фрейберга, что они едва ли смогут забрать более 2000 человек. В принципе, моряки были готовы забрать всех, кто сможет уместиться на борту, но их беспокоили ужасные потери в людях, которые неизбежно последуют при прямых попаданиях бомбами в корабли, переполненные солдатами. Тем более что большая скученность людей на палубах очень затрудняла действия зенитной артиллерии.

В ночь с 30 на 31 мая Уэйвелл приказал генералу Фрейбергу возвратиться в Египет. Каннингхэм отдал аналогичный приказ капитану I ранга Морзу. Оба прибыли в Александрию на летающей лодке «сандерленд», оставив генерал-майора Уэстона командовать войсками на острове.

В 6.00 31 мая соединение контр-адмирала Кинга в составе крейсера «Феб», минного заградителя «Абдиель» и 3 эсминцев

вышло из Александрии для завершающей эвакуации. В то же время Арлисс, возвратившийся со своими эсминцами из Сфакии, доложил, что там остаются еще примерно 6500 человек. Соответственно, вслед Кингу пошла радиограмма с приказом, увеличить максимальное число людей, подлежащих погрузке, до 3500 человек. Вскоре после этого к Каннингхэму пришла целая делегация во главе с премьер-министром Новой Зеландии Фрэйзером. сопровождаемая Уэйвеллом и Фрейбергом. После некоторых препирательств между ними Кинга нагнала третья радиограмма с разрешением загружаться до предела. Одновременно Каннингхэм информировал Адмиралтейство, что по завершении эвакуации в ночь с 31 мая на 1 июня, он собирается сделать паузу в морских операциях, поскольку даже если корабли Кинга обойдутся без повреждений, число боеспособных кораблей в составе Средиземноморского флота сократится до двух линкоров, 1 крейсера, 2 крейсеров ПВО, 1 минного заградителя и 9 эсминцев.

Около 20.00 генерал-майору Уэстону на Крите отправилась персональная радиограмма командующего сухопутными силами с информацией, что предстоящая ночь является последней, когда будет осуществляться эвакуация, поэтому ему предоставляются полномочия разрешить всем солдатам, которые остаются, сдаться в плен.

По пути к Сфакии эскадра Кинга трижды подверглась атакам самолетов. Ни одна из бомб не упала поблизости. Тот факт, что их сбросили очень далеко от кораблей, свидетельствовал, что истребители ВВС хорошо сделали свое дело. Корабли прибыли в Сфакию точно по заданному графику в 23.20, и в 3.00 1 июня отправились обратно, приняв на борт около 4000 человек. Многих пришлось оставить. Ночью генерал-майор Уэстон, согласно полученной от Уэйвелла инструкции, возвратился на летающей лодке в Египет, вручив оставшимся старшим по званию письменный приказ с разрешением сдаться в. плен. Как зачастую бывает в таких ситуациях, в числе солдат, оставленных на Крите, оказались как раз те, кто так отважно сражался в арьергардных боях на всем пути от залива Суда, прежде всего, отряд командос особого назначения и около 1000 морских пехотинцев.

Эскадра Кинга проделала обратный путь в Александрию без приключений, но прощального удара Средиземноморскому флоту все же избежать не удалось. С целью обеспечения более основательного зенитного прикрытия в утренние часы из Александрии вышли крейсеры ПВО «Калькутта» и «Ковентри». Они присоединились к возвращавшимся кораблям. В 9.00. когда до Александрии оставалось около 85 миль, радар «Ковентри»

засек самолет, приближавшийся с севера, Примерно через 20 минут два «Ю — 88» нырнули в пике, зайдя в атаку со стороны солнца. Пачка бомб с первого самолета прошла мимо «Ковентри», но 2 бомбы со второго попали в «Калькутту». Получив смертельный удар, крейсер сразу осел и буквально через несколько минут скрылся под водой. «Ковентри» удалось подобрать 255 человек из состава экипажа погибшего корабля, которых он и доставил в Александрию.

Утром 1 июня Каннингхэм получил радиограмму от адмирала Паунда с сообщением, что если остался сколько-нибудь приемлемый шанс эвакуации военных формирований в ночь с 1 на 2 июня, его следует использовать. Каннингхэм ответил, что по данным генерал-майора Уэстона, уже покинувшего Крит, около 5.000 солдат, оставшихся на острове, неспособны к дальнейшему сопротивлению из-за физического перенапряжения и отсутствия пропитания. По этой причине, а также потому, что корабли в дальнейшем присылаться не будут, они получили инструкцию сдаться в плен. В той же ответной радиограмме Адмиралтейству командующий указал, что из боеспособных кораблей в его распоряжении остались только 2 линкора и 5 эсминцев, остальные либо серьезно повреждены, либо слишком тихоходны.

И все же эвакуация Крита на этом не закончилась. «Гленджил» оставил в Сфакии 3 десантных баржи. В ночь с 8 на 9 июня одна из них пристала к берег)1 близ Сиди-Баррани, имея на борту майора морской пехоты Дж. Гаррета, 5 других офицеров и 134 солдата. Они отплыли с Крита 1 июня и проделали 230 миль, имея минимум воды, продовольствия и горючего. Когда машина стала бесполезной, остаток пути они прошли под парусом, изготовленным из простыней и других подручных материалов. В тот же день еще одна партия из 5 офицеров и 148 солдат добралась на каике до Мерса-Матруха. Две другие десантные баржи с «Глепджила». имея на борту в общей сложности 100 человек, достигли египетского берега 10 и 11 июня. Отважные морские пехотинцы и из безвыходного положения сумели найти выход.

В общей сложности флоту удалось вывезти в Египет 16.500 английских, австралийских и новозеландских солдат. В битве за Крит Средиземноморский флот заплатил очень большую цену. Крейсеры «Глочестер». «Фиджи». «Калькутта», эсминцы «Джуно», «Грейхаунд», «Кашмир», «Келли», «Хереуард» и «Империал» были потоплены. «Уорспайт». «Бархэм», «Формидебл», «Дидо», «Келвин» и «Нубиан» получили повреждения, на устранение которых потребовалось несколько месяцев. «Перт», «Найяд», «Карлисл», «Нэпир», «Киплинг» и «Декой» стояли в ремонте несколько

недель. Повреждения «Хэвока», «Кингстона» и «Нубиана» удалось ликвидировать в течение суток. Погибли свыше 2,000 матросов и офицеров. Такие потери были равнозначны участию всего флота в большом эскадренном сражении с сомнительным исходом.

Настроение у командующего было прескверное. Он отправил высшему морскому командованию в Лондоне подробное донесение о битве за Крит, в заключении которого сделал приписку: «Возможно, Адмиралтейство предпочтет сменить командование флотом здесь. Я ни в коем случае не сочту себя уязвленным, тем более что в результате событий последних дней доверие плавсостава к моему стилю руководства, возможно, было поколеблено».

Относительно «поколебленного доверия» Каннингхэм явно преувеличил. 2 июня он получил личную радиограмму от генерала Уэйвелла, с содержанием которой предполагалось ознакомить весь личный состав флота: «Я хочу выразить лично вам и всем, кто находится в вашем подчинении, глубочайшее восхищение и благодарность от лица всей армии на Ближнем Востоке за великолепную работу, проделанную Королевским флотом по вывозу войск с Крита. Мастерство и самоотверженность, с которыми осуществлялась труднейшая операция, никогда не будут забыты и сделают связь между двумя родами вооруженных сил еще более прочной. Примите также наши соболезнования по поводу понесенных вами потерь».

Если в тот момент командующий нуждался в моральной поддержке, он получил ее сполна в потоке благодарственных писем, хлынувших в Александрию. Одно из них пришло от некоей миссис Палмер из Новой Зеландии. Она проводила на войну троих сыновей. Двое из них оказались вначале в Греции, а затем на Крите и спаслись только благодаря самоотверженности военных моряков. «Пускай господь благословит вас и хранит невредимым до самого конца этой ужасной войны», — писала благодарная мать Каннингхэму. Тысячи австралийских и новозеландских солдат, прошедших Грецию и Крит, до конца жизни вспоминали, что их поддерживала и давала силы только вера в то, что военный флот их не оставит.

Каковы же могут быть ретроспективные оценки битвы за Крит. Лично Каннингхэм после войны высказал следующие соображения: «… Оглядываясь назад, я иногда думаю, а была ли утрата Крита таким уж серьезным фактором, как это показалось нам поначалу? Если бы мы отбили атаку немцев и удержали остров, проблема снабжения Крита и поддержка его обороноспособности стала бы невероятно трудным делом. Нам, несомненно, пришлось бы держать там большой гарнизон, и хотя,

конечно, оборону можно было бы возложить прежде всего на греков, она бы сильно истощала скудные резервы вооружений, боеприпасов и продовольствия, которые имелись в нашем распоряжении в Средиземноморье. Более того… все порты, пригодные для доставки снабжения, располагались на северном побережье, совсем недалеко от аэродромов противника. И хотя едва ли следовало ожидать, что Люфтваффе могли бы поддерживать в течение длительного времени такую интенсивность ударов с воздуха, какую они сконцентрировали специально для операции по захвату острова, ясно, что использовать порты северного побережья пришлось бы только ночью. Нашим ВВС также пришлось бы сконцентрировать значительные силы на Крите. Для этого потребовалось бы сооружение новых аэродромов. Если принять во внимание количество дополнительного оборудования и обеспечения для ВВС, не говоря уже о войсках, трудно представить, как можно было бы выгрузить такую массу грузов на ограниченных пляжах южного берега Крита, а потом транспортировать через горы к месту назначения. С другой стороны, нельзя отрицать, что удержание Крита позволило бы покончить с трудностями снабжения Мальты, которое вскоре вступило в критическую фазу. Именно германские самолеты на Крите, действовавшие на восточном фланге маршрутов наших конвоев, идущих на Мальту, сделали снабжение острова таким опасным и рискованным».

Балканскую кампанию Гитлера в целом Каннингхэм расценивал как крупнейшую стратегическую ошибку. Германии пришлось задействовать в ней 27 дивизий, из которых 7 были танковыми — 1/3 всех танковых войск Вермахта. Захват Крита стоил немцам 6.000 солдат только убитыми, главным образом из состава элитных парашютно-десантных формирований, и около 400 самолетов. Промедление, вызванное завоеванием Греции и Крита, оказало самое пагубное влияние на план войны с Советским Союзом. Германская армия подошла к пригородам Москвы в октябре 1941 года, когда ранние морозы уже начали сказываться на ее мобильности. Если бы немцы оказались у Москвы на 5 недель раньше, исход борьбы на Восточном фронте мог бы быть совсем другим.

Мы позволим себе усомниться, что дополнительные 5 педель хорошей погоды сыграли бы кардинальную роль и привели к разгрому СССР в 1941 году, и попробуем оценить попытку Германии вмещаться в борьбу за господство на Средиземном море под другим углом зрения. 11 дней спустя после начала германского наступления на Балканах Гитлер принимает капитуляцию югославской армии, еще через 6 дней сдаются

греки, так долго и успешно оказывавшие сопротивление солдатам Муссолини. Отправленный в Северную Африку корпус генерала Роммеля за 12 дней отвоевывает всю потерянную итальянцами Киренаику. Вслед за тем части немецких парашютистов захватывают остров Крит и на какое-то мгновение создается впечатление, что крах всей британской мощи в восточном Средиземноморье неминуем. Редер и командование военно-морского флота все с большей настойчивостью требуют начать осенью 1941 года крупное наступление на английские позиции на Ближнем Востоке, которое «стало бы для Британской империи более страшным ударом, нежели взятие Лондона». Позднейшие суждения британского высшего военного командования и военных историков во многом подтвердили это предположение. Однако Гитлер не проявил готовности расстаться со всепоглощающей идеей экспансии на Востоке и все старания части его окружения переубедить фюрера оказались безуспешными. Он так и не понял значения Средиземного моря для Британской империи.

После отступления из Греции и Крита в распоряжении Каннингхэма остались «Куин Элизабет», «Вэлиент», «Аякс», «Феб», крейсер ПВО «Ковентри» с временной носовой частью и 17 эсминцев различной степени боеготовности. Под давлением верховного командования в Лондоне Уэйвелл в середине июня предпринял контрнаступление в Западной пустыне, бросив в бой танки, доставленные из метрополии в ходе операции «Тайге». Флот в этих боях не участвовал. Поначалу англичанам удалось добиться некоторых успехов, но потом обнаружилось, что Роммель располагает гораздо большими силами, чем они ожидали. После двух или трех дней боев армия Уэйвелла отступила туда, откуда она начала наступление, понеся большие потери в бронетехнике. К величайшему сожалению Каннингхэма армии так и не удалось снять осаду с Тобрука. Обязанность по снабжению его гарнизона продолжала «висеть» на флоте тяжким грузом.

С начала июня германские самолеты стали уделять все большее внимание Александрии. В ночь на 8 июня в налете приняли участие от 30 до 40 самолетов, большинство из которых сбросили мины. Многие мины упали на город, вызвав настоящую панику и причинив большие жертвы среди мирного населения. Этот налет вызвал массовый исход арабского населения. На несколько дней все работы в доках и порту остановились. Каннингхэм даже направил паническую радиограмму первому морскому лорду: «Если нас ожидают еще несколько налетов, пусть даже и не слишком интенсивных, боюсь, что Александрия

прекратит функционировать как ремонтная база и грузовой порт». Однако, как показали дальнейшие события, командующий впал в чрезмерный пессимизм.

Вскоре интенсивность налетов германской авиации стала ослабевать. 22 июня пришло известие, что Германия напала на Советский Союз. По свидетельству Каннингхэма, это заметно облегчило положение англичан в восточном Средиземноморье. В конце месяца Каннингхэм начал отправлять в метрополию корабли, получившие тяжелые повреждения в боях за Крит. Первым в Англию вокруг Мыса Доброй Надежды отправился «Орион». Командующий выразил особую благодарность экипажу крейсера, перечислив все его выдающиеся заслуги с первых дней войны до эвакуации Крита. «Уорспайт» прошел через Суэцкий канал и двинулся к военным верфям в Бремертоне, на западном побережье США, маршрутом через Коломбо и Сингапур. Каннингхэму довелось вновь встретиться со своим старым флагманским кораблем на Средиземном море только два года спустя и уже совсем при других обстоятельствах. «Бархэм» отбыл раньше на ремонте Дурбан. «Формидебл» ушел в Порт-Саид только 24 июня, а оттуда — в США для капитального ремонта,

В течение июня Средиземноморский флот получил кое-какие подкрепления: крейсер «Линдер» и быстроходный минный заградитель «Латона», совершившие 33-дневный переход из Англии вокруг Мыса Доброй Надежды с грузом автоматических пушек «эрликон» для флота, противотанковых орудий и других необходимых вещей. В Александрии также появились австралийский шлюп «Паррамата» и 3 минных тральщика из Южной Африки.

Провал английского наступления в Западной пустыне, известный в военной истории как операций «Бэттлэкс», решил судьбу генерала Уэйвелла. Черчилль уже давно хотел его сместить. Если бы Уэйвеллу удалось в июне 1941 г. разгромить Африканский корпус Роммеля, возможно, это его спасло бы. Однако такая задача оказалась английскому командующему не по плечу. Черчилль заменил его генералом Клодом Окинлеком, до того командовавшим вооруженными силами в Индии. Каннингхэм «ужасно сожалел» об уходе Уэйвелла. За время войны они успели крепко подружиться и полностью доверяли друг другу.

После завершения кампании в Сирии в середине июля и провала наступления в Западной пустыне британские вооруженные силы в Средиземноморье занялись переформированием и перевооружением. Подкрепления и вместе с ними огромные объемы военных грузов и продовольствия шли

из Англии, Соединенных Штатов и Австралии через «заднюю дверь» маршрутом по Красному морю. Разгрузочные причалы Суэца и других портов в зоне канала работали на полную мощность. Большое беспокойство военным морякам доставили огромные лайнеры «Куин Мэри», «Куин Элизабет», «Аквитания» и «Иль-де-Франс», которые в третью неделю июня начали подходить к Суэцу с большим количеством солдат на борту. Их пропускали через канал только по одному за раз и только в те дни, когда им было гарантировано авиационное прикрытие.

К середине июля Мальта начала вызывать у британского командования самую серьезную озабоченность. За исключением ограниченного количества самых необходимых грузов, доставляемых подводными минными заградителями, с начала мая 1941 г. никаких поставок на остров не было. В конце июля Адмиралтейство запланировало провести на Мальту конвой с западного направления. Выполнение операции под кодовым названием «Сабстенс» возлагалось на соединение «Н», усиленное «Нельсоном», под командованием вице-адмирала Сомервилла. Роль Средиземноморского флота ограничивалась вылазкой линейных кораблей из Александрии, которые шли в течение дня в западном направлении, пытаясь создать у противника впечатление, будто они встречают конвой, идущий через Средиземное море. Одновременно 2 английские подводные лодки устроили интенсивный радиообмен вблизи Крита, пока линейный флот ночью возвращался в Александрию. Уловка сработала.

Хотя 1 эсминец был потоплен, а крейсер, эсминец и торговое судно получили повреждения, можно считать, что операция «Сабстенс» завершилась полным успехом. 6 больших грузовых судов с остро необходимыми грузами достигли Мальты. Седьмой транспорт из состава этого конвоя в тумане сел на мель близ Гибралтара. Судьба распорядилась так, что именно на нем находился персонал ВВС для укомплектования эскадрилий «бофайтеров» на Мальте. Благодаря этой операции, танкер «Бреконшир» и еще 6 больших торговых судов, запертых в Гранд-Харборе, смогли уйти в Гибралтар под прикрытием соединения «Н».

С начала июля действия английских подводных лодок, самолетов ВВС и морской авиации с Мальты давали все более впечатляющие результаты. Каждый месяц наблюдался устойчивый рост потерь торговых судов противника, идущих в Ливию. Редкий день обходился без донесений о том, что корабль или несколько кораблей потоплены либо повреждены. Каннинхэм считал, что эти впечатляющие результаты стали возможны благодаря снижению интенсивности ударов германской авиации

по Мальте, не в последнюю очередь по причине отправки значительной части самолетов в Россию.

В начале сентября Мальта получила хорошее подкрепление истребителей, перелетевших на остров с авианосца, подошедшего с запада под прикрытием соединения «Н». В конце месяца Адмиралтейство решило повторить июльский успех, отправив на Мальту танкер «Бреконшир» и 8 больших транспортов, опять же под прикрытием соединения «Н». Флот Каннингхэма вновь выполнял отвлекающий маневр.

Для защиты конвоя англичане предприняли все возможные меры предосторожности. Все истребители дальнего действия, какие удалось найти в Египте, сосредоточились на Мальте. Все мальтийские подводные лодки вышли в море и заняли позиции близ Неаполя, Таранто и северной оконечности Сицилии на тот случай, если итальянский флот вздумает вмешаться. Под флагом Сомервилла также сосредоточились немалые силы: линкоры «Нельсон», «Родней», «Принс оф Уэлс», авианосец «Арк Ройял», 5 крейсеров и 18 эсминцев.

Итальянский флот действительно вышел из Неаполя, но вступить в сражение с английской эскадрой не посмел, и вскоре возвратился обратно. В целом, операция «Хэлберд». как ее именовали англичане, прошла вполне успешно, хотя конвой и силы прикрытия подверглись упорным атакам самолетов-торпедоносцев. Флагманский корабль Сомервилла «Нельсон» получил попадание торпедой, которое существенно снизило его и без того скромные скоростные качества. Транспорт «Империал Стар» был потоплен в Тунисском проливе. Остальные корабли прорвались на Мальту. Сомервилл приписал успех использованию нового, до того не испытанного маршрута вдоль южного берега Сицилии. Незадолго до того 10-я флотилия подводных лодок с Мальты проложила и опробовала этот маршрут через минные поля.

Каннингхэм с удовольствием поздравил своего бывшего однокашника по «Британии» с успешным завершением операции. Его радиограмму завершала следующая фраза: «Надеюсь, мои поздравления компенсируют удар мокрой рыбиной под живот, который ты получил». Сомервилл невозмутимо радировал в ответ: «В моем возрасте удары ниже пояса уже не имеют никакого значения».

Средиземноморский флот, как и в предшествующей операции, сыграл роль статиста. Эскадра Каннингхэма возвратилась в Александрию, по всей видимости, даже не обнаруженной авиаразведкой противника, хотя намеренно нарушала радиомолчание, пытаясь создать впечатление, будто

она движется в центральную часть Средиземного моря.

Однако не следует думать, что с июня по ноябрь 1941 г. надводные корабли Средиземноморского флота больше никак себя не проявили. Эсминцы, шлюпы и малые торговые суда продолжали переброску в Тобрук продовольствия и боеприпасов с интенсивностью примерно 150 т. в день, что могло считаться отличным достижением. В самом порту и на заключительном этапе маршрута они оставались без авиационного прикрытия, подвергаясь бомбежкам и обстрелам германской полевой артиллерии. По данным английской разведки на подходах к Тобруку начали действовать 4 или 5 германских подводных лодок.

В конце августа Каннингхэма поставили пред необходимостью заменить австралийскую бригаду, оборонявшую Тобрук, свежими частями. Ему ужасно не хотелось подвергать дополнительной нагрузке свои и без того измученные и изношенные эсминцы, но военные и политические резоны делали такую операцию необходимой. Следует заметить, что Черчилль также протестовал против этого мероприятия, но вынужден был отступить под давлением австралийского правительства. Премьер-министр старался всячески избегать острых политических разногласий с Австралией, к тому же ему очень не хотелось, чтобы у мирового общественного мнения сложилось впечатление, будто все битвы в Средиземноморье Англия ведет силами солдат из своих доминионов.

Как бы то ни было, приказ пришлось выполнять. В период безлунных ночей в августе быстроходные минные заградители «Латона» и «Абдиель» вместе с несколькими эсминцами вывезли из Тобрука около 5000 австралийских солдат, доставив взамен 6000 польских бойцов и 1000 т. грузов. Так что в осажденном Тобруке в конечном итоге оказались все же не англичане. Во время операции германский самолет торпедировал крейсер «Феб», но последний смог дойти до Александрии своим ходом.

Однако это была лишь часть австралийских солдат в Тобруке. В середине сентября, когда вновь наступил безлунный период, флоту пришлось продолжить процесс замены австралийских частей. За 11 ночей минные заградители завезли в Тобрук 6300 солдат, прибывших из Сирии, 2100 т. грузов и вывезли обратно 6000 австралийцев.

Но и на этом тобрукская эпопея с заменой австралийских частей не завершилась. В октябре 1941 г. в Австралии произошла смена правительства, и новый глава кабинета пообещал народу, что ни один австралийский солдат в осажденном Тобруке не останется. Каннингхэм окончательно распсиховался. Он тряс

перед носом у австралийского представителя длинным списком кораблей, потопленных и поврежденных во время рейсов в Тобрук, но тот продолжал настаивать на своем. С 12 по 26 октября корабли Средиземноморского флота доставили в Тобрук 7100 солдат и 1500 т. грузов, и вывезли обратно последнюю партию австралийцев, численностью 7900 человек. Во время последнего рейса новейший минный заградитель «Латона» получил попадание бомбой в машинное отделение, на нем начался пожар, корабль оказался полностью обездвиженным. Он оставался на плаву в течение 2 часов, после чего груз боеприпасов, размещенный на верхней палубе, взорвался, а затем сдетонировали и бомбовые погреба. Эсминцы «Хиро» и «Энкаунтер» успели снять солдат и экипаж, при этом «Хиро» получил повреждения от близкого разрыва авиабомбы.

Тобрук был освобожден 8 декабря 1941 г. За 242 дня осады (с апреля по декабрь) флот доставил в город 72 танка, 92 артиллерийских орудия, 34 тыс. т. грузов и 32.667 солдат, и вывез обратно 34.115 человек, включая 7115 раненых, 7097 военнопленных. При этом флот потерял 27 кораблей и судов потопленными и столько же поврежденными. Каннингхэма страшно возмутила речь Черчилля, произнесенная им в палате общин в декабре 1941 г. по поводу хода военных действий в Африке: «Он много говорил о громадном количестве грузов, доставленных в Тобрук, и слова доброго не сказал о тех, кто их доставил. Каждые 50 тонн стоили жизни матроса, а каждая 1000 тонн стоили флоту корабля!»

В конце сентября 1941 г. Каннингхэм вступил в неприятную дискуссию с первым морским лордом на предмет освещения морских операций в прессе. Подводные лодки Средиземноморского флота добились больших успехов в борьбе против итальянского судоходства и Дадли Паунд «загорелся» использовать эту информацию в пропагандистских целях. Каннингхэм, воспитанный на ценностях тех времен, когда аксиома «флот — великий немой» никем не подвергалась сомнению, высказался резко против. «Я не представлял, как это могло помочь нам выиграть войну. Однако первый морской лорд получил несколько колких замечаний на предмет того, что Средиземноморский флот практически не сражался со времен Крита, поэтому не удивительно, что он возжелал сделать достоянием общественности факт, который свидетельствовал, что мы отнюдь не так инертны. Боюсь, что я был не слишком вежлив. Действительно, я направил возмущенное послание, изобиловавшее сильными выражениями, по поводу сообщения Би-Би-Си о том, что важный конвой прошел через Средиземное море

и прибыл к месту назначения… Это был яркий пример непродуманной пропаганды со стороны тех, кто сидя в метрополии, совершенно не имел понятия о положении дел на местах».

Каннингхэм был прав, но только отчасти. В пропагандировании успехов и побед очень важно не перейти невидимую и весьма тонкую грань, за которой пропаганда переходит в раскрытие важной для противника информации. Тем не менее, пропаганда помогает выигрывать войны. Недаром монография Роберта Герцштейна, посвященная пропагандистской машине Третьего Рейха, называется «Война, которую выиграл Гитлер». Ничто так не способствовало подъему морального духа на фронте и в тылу, как умелая пропаганда, Что бы ни думали по этому поводу офицеры, матросы очень любили читать про себя в газетах и очень болезненно реагировали, когда подвиги их корабля пресса по ошибке приписывала другому экипажу.

В конце августа Каннингхэм получил от первого морского лорда радиограмму, в которой сообщалось, что несмотря на все усилия английской авиации и подводных лодок, суда противника продолжают доставлять в Триполи такое количество подкреплений и грузов, что это может поставить под угрозу успех готовящегося наступления в Северной Африке. Паунд поднял вопрос о создании отдельного соединения надводных кораблей, базирующихся на Мальте, и вопрошал Каннингхэма. сколько, по его мнению, для этого необходимо крейсеров и эсминцев. При этом он намекнул, что они должны быть выделены из состава Средиземноморского флота. В ходе последовавшей длительной заочной дискуссии и обмена резкими радиограммами Каннингхэму удалось убедить первого морского лорда, что Средиземноморский флот не в состоянии выделить для мальтийского соединения ни одного легкого корабля. В конечном итоге на Мальту из Англии в конце октября прибыли легкие крейсеры «Орора» и «Пенелопа», а также эсминцы «Ланс» и «Лайвли» Очень скоро эти корабли продемонстрировали свою эффективность. Из них сформировали соединение «К».

Первый шанс им представился 8 ноября 1941 г., когда самолет с Мальты обнаружил итальянский конвои примерно в 40 милях к востоку от мыса Спартивенто. 7 больших транспортов в сопровождении 6 эсминцев двигались на восток, по всей видимости намереваясь пройти вдоль западного берега Греции, прежде чем повернуть на юг, к Ливии. Дальнее прикрытие обеспечивали тяжелые крейсеры «Триесте» и «Тренто» с 4 эсминцами. В тот же день, незадолго до наступления темноты соединение «К» вышло в море.

Вскоре после полуночи 9 ноября наблюдатель с «Ороры» различил силуэты итальянских транспортов. Поскольку роли всех кораблей были давно расписаны и каждый командир знал, что ему делать, командующему соединением капитану I ранга У.Дж. Эгню оставалось подать остальным мателотам только два сигнала: 1. снизить скорость хода; 2. не тратить боезапас попусту. Соединение «К» развернулось таким образом, чтобы силуэты итальянских кораблей были видны на фоне восходящей луны. Итальянцы оказались захваченными врасплох. В ходе скоротечного боя англичане потопили 7 транспортов, суммарным тоннажем 39.000 т., и эсминец «Фульмине». В довершении к несчастьям итальянского флота, в ту же ночь подводная лодка «Апхолдер» подловила эсминец «Либеччио». Взрывом торпеды ему оторвало корму и он затонул во время буксировки. Этот разгром заставил итальянцев задержать на неопределенное время остальные конвои. В результате Роммель, вместо ожидавшихся в Бенгази 60.000 солдат, получил только 8.000. Таким образом, присутствие ударного соединения надводных кораблей на Мальте стало существенным фактором морской войны и превратилось в постоянную угрозу для обеспечения армии стран Оси в Северной Африке.

Очередной итальянский конвой показался в Месшнском проливе 21 ноября. Переход 4 больших транспортов обеспечивался 7 эсминцами. В дальнем прикрытии шли 3 тяжелых крейсера, 3 легких крейсера и еще 7 эсминцев. Их атаковали самолеты британской морской авиации с Мальты. Правда, без особого успеха. Им удалось торпедировать и причинить серьезные повреждения легкому крейсеру «Дука деи Абруцци». Итальянское командование приказало конвою возвратиться назад в Таранто. На обратном пути подводная лодка «Атмост» торпедировала тяжелый крейсер «Триесте», но он смог дойти до базы. Два дня спустя соединение «К» потопило 2 больших германских судна «Маркца» и «Просида», шедших в Бенгази с грузом высокооктанового авиационного бензина. Потеря этих 2 транспортов поставила германскую авиацию в Северной Африке в угрожающее положение.

Это был уже серьезный успех. Если с июня по октябрь 1941 г. итальянские конвои, следовавшие в Северную Африку, теряли в среднем 16 % грузов, то в ноябре их потери возросли до 62 %. Но и британский военный флот нес на Средиземном море большие потери. 13 ноября авианосец «Арк Ройял», отправивший очередную партию истребителей на Мальту, торпедировала германская подводная лодка. Почти сутки он оставался на плаву, и даже пытался, несмотря на большой крен, двигаться своим

ходом в Гибралтар. Однако утром следующего дня авианосец перевернулся и затонул. Для Средиземноморского флота последние недели 1941 г. стали поистине худшим периодом за всю Вторую мировую войну.

Лондонский разведцентр информировал Каннингхэма о предстоящем выходе в море конвоя «Марица». 24 ноября из Александрии вышли соединение Роллингса, состоявшее из 5 крейсеров и 4 эсминцев, а также главные силы под флагом Каннингхэма в составе «Куин Элизабет», «Бархэма», «Вэлиента» и 8 эсминцев. Средиземноморскому флоту надлежало оказать дальнюю поддержку соединению «К» на тот случай, если ему попытаются помешать итальянские тяжелые крейсеры и линкоры.

По мере того, как борьба на средиземноморских коммуникациях приближалась к своему апогею, германское морское командование, желая оказать посильную помощь своему союзнику, в октябре 1941 г. ввело в Средиземное море около 20 подводных лодок. Их присутствие сразу дало себя знать с гибелью «Арк Ройяла».

В 16.30 25 ноября Средиземноморский флот находился между Критом и Киренаикой, примерно в 60 милях к северу от Саллума. В тот момент «U — 331», одна из трех германских подводных лодок, патрулировавших на подступах к Тобруку, прошла через эскорт эсминцев и с близкого расстояния всадила в «Бархэм» четырехторпедный залп, попав тремя.

Каннингхэм так описал этот эпизод: «… Я сидел в своей каюте на „Куин Элизабет“ и пил чай. Неожиданно я услышал, как полузакрытая дверь трижды издала отчетливое дребезжание, и подумал, что мы открыли огонь из зенитных орудий. Я быстро взбежал по трапу на мостик и увидел, что „Бархэм“, находившийся непосредственно у нас за кормой, остановился и сильно накренился на левый борт. Содрогания, которые я слышал, оказались взрывами трех торпед, попавших в него. Его торпедировала германская подводная лодка. Бедный корабль почти полностью завалился на борт. и мы видели как матросы карабкаются на его верхний борт. Минуту или две спустя раздался приглушенный рокот, а затем — ужасающий взрыв одного из бомбовых погребов. Корабль полностью скрылся в огромном облаке желто-черного дыма, которое, клубясь, взвилось высоко в небо. Затем оно развеялось, а „Бархэм“ исчез. Не осталось ничего, кроме обломков и большого нефтяного пятна, усеянного головами пловцов. Это было неприятное зрелище, жуткий и устрашающий спектакль, суть которого мы осознали лишь несколько минут спустя».

Германская подводная лодка на мгновение показалась на

поверхности и прошла так близко вдоль борта «Вэлиента», что на нее невозможно было навести орудия. Несмотря на все усилия кораблей эскорта, уничтожить ее так и не удалось. Эсминцы подобрали из воды 450 человек, включая адмирала Придхэм-Уиппелла. Командир корабля капитан I ранга Дж. Ч.Кук, 55 офицеров и 806 матросов погибли.

Джеффри Барнард вспоминал о действиях командующего: «Дребезжание двери встревожило Э.Б.К. прежде, чем я успел известить его. В тот момент он продемонстрировал такую быстроту действий и принятия решений, какую мне не доводилось видеть ни до, ни после того. Он приказал увеличить скорость движения флота и переложить курс на зигзаг. Эсминцы он отрядил на спасание утопающих и охоту за подводной лодкой, уделив внимание всем необходимым мелочам. Ему не потребовалось ни советов, ни напоминаний со стороны офицеров штаба флота, которые собрались вокруг него. Он не упустил ни единой мелочи».

Следует признать, что «U-331» добилась выдающегося успеха. Это был единственный за всю историю двух мировых войн случай потопления подводной лодкой линейного корабля дредноутного типа в открытом море, шедшего в сопровождении кораблей охранения. Столь чувствительный удар по британскому Средиземноморскому флоту мог бы побудить итальянские ВМС к активизации боевых действий. Единственным извинительным обстоятельством для них мог послужить только тот факт, что немцы и итальянцы долгое время не знали о потоплении «U-331» английского линкора. Командир подводной лодки находился отнюдь не в той ситуации, чтобы позволить себе поднять перископ и спокойно полюбоваться тем, что он сотворил.

Экипажи провели очень тяжелую ночь. После того, что случилось, нервы у всех были напряжены до предела. Множество самолетов пролетали вблизи кораблей, не подавая опознавательных сигналов. Каннингхэм полагал, что большинство из них принадлежали английским ВВС и неоднократно удерживал командира «Куин Элизабет» капитана I ранга Клода Барри от искушения открыть огонь. 26 ноября линейный флот возвратился в Александрию.

За неделю до описанного события, на рассвете 18 ноября началось очередное наступление в Западной пустыне. Поначалу все шло хорошо, но у Сиди-Резефа англичане столкнулись с серьезным сопротивлением, и там завязались ожесточенные бои. 21 ноября гарнизон Тобрука пошел на прорыв и продвинулся на 7 миль, но с главными силами ему соединиться не удалось, поскольку их наступление захлебнулось. Наступление армии

поставило перед флотом напряженную программу по доставке грузов по морю. В Мерса-Матрух в первый день потребовалось 600 т. воды, а потом — по 80 т. в день. Тобрук после снятия осады и открытия порта требовал 1100 т. грузов и горючего в день. Дерна и Бенгази, после захвата, — 200 и 600 т. соответственно. На первый взгляд, эти цифры не столь уж велики, но доставлять грузы предстояло малым судам по маршрутам, над которыми господствовала авиация противника и рыскали подводные лодки.

Первая потеря имела место 23 ноября, когда военный транспорт «Тленрой», принявший на борт лихтеры, людей и оборудование для очистки бухты в Тобруке, торпедировала немецкая подводная лодка и он выбросился на берег. Солдат и ремонтную портовую бригаду в Тобрук доставили эсминцы, а «Тленрой» позднее увели на буксире обратно в Александрию. Ожесточенные бои, в которые ввязался гарнизон Тобрука, породили острую потребность в боеприпасах. Туда отправилось судно снабжения «Хэнкс» в сопровождении I австралийского шлюпа «Парраматa». В 1.00 27 ноября германская подводная лодка торпедировала и потопила «Парраматy». Из его экипажа удалось спасти не более 20 человек.

27 ноября гарнизон Тобрука все же пробился к новозеландцам и сформировал узкий коридор, хотя вокруг города продолжались тяжелые бои и ситуация оставалась неясной. 1 декабря после ожесточенных боев коридор был перерезан, поскольку немцы захватили Сиди-Резеф и заставили новозеландцев отступить. Тяжелые бои на суше логически вели к обострению борьбы за морские коммуникации. Теперь от прибытия или неприбытия каждого отдельного транспорта в Триполи зависел успех или неуспех сопротивления Африканского корпуса наступлению англичан.

1 декабря в 3.30 соединение «К» потопило итальянский транспорт «Адриатико» и, вооруженное разведданными, двинулось дальше на запад. На следующий день в 9.40 английские корабли перехватили у восточного берега Туниса итальянский танкер, идущий в сопровождении эсминца. Последний отважно вступил в бой с нападавшими и через несколько минут взорвался и затонул. Танкер, перевозивший авиационный бензин и солдат, выгорел до тла.

На конец ноября — начало декабря 1941 г. пришелся пик интенсивности действий английских кораблей против коммуникаций стран Оси в Северной Африке. После этого они постепенно пошли на спад, отчасти из-за громадного увеличения итальянских ВВС в Италии и усиления интенсивности их налетов на Мальту, но в большей степени из-за неудач, постигших

английские надводные корабли. События второй половины 1941 г. показали, что как только операции мальтийских сил активизировались, армия Роммел либо отступала, либо с трудом удерживала завоеванные позиции по причине нехватки резервов. Как только германские воздушные атаки нейтрализовали Мальту, Роммель получал возможность наращивать силы и переходил в контрнаступление.

7 декабря немецкая оборона наконец-то поддалась и части Роммеля начали откатываться на запад. На следующий день Тобрук был освобожден от осады, длившейся 242 дня. После освобождения Тобрука наступление англичан развивалось быстрыми темпами, Довольно многочисленные группировки противника продолжали удерживать Бардию и Саллум, но англичане их обошли. 21 декабря союзники взяли Дерну, а три дня спустя — Бенгази.

Одновременно с освобождением Тобрука пришло известие о нападении японского флота на Перл-Харбор. 48 часов спустя Великобритания уже находилась в состоянии войны с Японией. Новость о вступлении в войну Соединенных Штатов со всеми их обширными ресурсами вызвала у англичан чувство громадного облегчения. Однако прежде чем новый могучий союзник выступил со всей своей мощью, прошло немало времени. Начало же военных действий на Тихом океане сказалось на британском Средиземноморском флоте незамедлительно. Все австралийские боевые корабли немедленно покинули Александрию и ушли на Дальний Восток. Война с Японией неизбежно отсрочила тот день, когда в восточной части Средиземного моря вновь появились английские авианосцы. Особенно тягостное впечатление произвело известие о потоплении японскими самолетами линкора «Принс оф Уэлс» и линейного крейсера «Типалс» у берегов Малайи 10 декабря. При этом погибли 513 моряков с «Рипалса» и 327 с «Принс оф Уэлса», включая командующего Восточным флотом вице-адмирала Томаса Филлипса и командира линкора капитана 1 ранга Джона Лича. Моряки на Средиземноморском флоте пришли к выводу, что главной причиной катастрофы стала неопытность экипажей обоих кораблей в борьбе против атак с воздуха.

Тем временем на средиземноморских коммуникациях продолжалась бескомпромиссная борьба. Около 3.00 11 декабря эсминец «Фарндейл» заметил близ ливийского берега подводную лодку в надводном положении, которая выпустила в него торпеду, и погрузилась. Эсминец дважды атаковал ее глубинными бомбами, после чего субмарина всплыла на поверхность и пустилась в бегство со скоростью 18 узлов, но была настигнута и

потоплена. Это была итальянская подводная лодка «Караччиоло». имевшая на борту эвакуированных из Бенгази, в том числе итальянского генерала, который утонул. Спасти удалось около 50 человек. В 2.30 13 декабря эсминцы «Сикх», «Легион», «Маори» и голландский эсминец «Исаак Свеерс», шедшие из Гибралтара на Мальту, установили контакт с 2 итальянскими легкими крейсерами и 2 эсминцами близ мыса Бон. Командовал соединением капитан III ранга Дж. Г.Стоукс на «Сикхе». Использовав преимущества густой темноты, отбрасываемой берегом, он повел свои хминцы в атаку. В результате блестящего маневра 2 крейсера и эсминец были потоплены. За этот подвиг Стоукса наградили Орденом Бани 3-й степени — необычайно высокая награда для человека в его звании.

В тот же день, 13 декабря подводная лодка «Апрайт» потопила 2 больших торговых судна, а «Атмост» повредила еще одно. Сутки спустя подводная лодка «Эрг» добилась попадания в «Витторио Венето», причинив ему серьезные повреждения.

Вечером 15 декабря в очередной рейс на Мальту вышел «Бреконшир» с грузом жидкого топлива. Его сопровождало соединение контр-адмирала Вайяна в составе «Найяда», «Юриалеса», «Карлисла» и 7 эсминцев. Филипп Вайян прибыл в Александрию 1 ноября 1941 г. Это был боевой командир выдающихся качеств, несомненно, лучший из всех, кто служил под началом Каннингхэма. Последний как-то сказал, что прибытие Вайяна «усилило Средиземноморский флот самым существенным образом». В середине декабря Вайян полностью подтвердил свою блестящую боевую репутацию.

16 декабря «Бреконшир» и соединение Вайяна обнаружила авиаразведка противника. За полчаса до полуночи Вайян получил сообщение от английской подводной лодки, дежурившей у Таранто, что в море вышли итальянские линкоры. Эскадра адмирала Якино в составе «Литторио», «Андреа Дориа», «Джулио Чезаре», 2 тяжелых крейсеров и 10 эсминцев действительно покинула базу и вышла наперехват английского конвоя. В тот момент примерно в 60 милях к западу от эскадры Якино двигался итальянский конвой в сопровождении «Кайо Дуилио», 3 крейсеров и 11 эсминцев о котором англичане не подозревали.

Вайяи сигнализировал на Мальту, чтобы ему навстречу немедленно высылали соединение «К». На рассвете 17 декабря он встретил мальтийскую эскадру и продолжал движение на запад объединенными силами. Все это время за конвоем следили самолеты-разведчики противника. Английские корабли постоянно подвергались налетам бомбардировщиков и торпедоносцев, которые, по счастью, успеха не добились. В 17.45 в самый разгар

очередной воздушной атаки Вайян неожиданно увидел два итальянских линкора в сопровождении нескольких крейсеров и эсминцев, идущих в западном направлении, отрезая ему путь к месту назначения. Отпустив уязвимый «Бреконшир» уходить на полной скорости курсом на юг. Вайян со своими кораблями смело ринулся в атаку — единственное, что он мог сделать. Темнота уже сгущалась и после нескольких залпов линкоры противника отошли на север и скрылись в сумерках. Якино, обладая сокрушительным превосходством в силах, имел отличный шанс уничтожить конвой, по, убоявшись ночного боя с англичанами, разорвал контракт. Так закончилось первое сражение у залива Сирт. Утром корабли соединения «К» встретили «Бреконшир» и сопроводили его до Мальты.

Но противник также не остался в долгу, и все перечисленные успехи англичан более чем уравновешивались понесенными потерями. Во время очередного рейда английских кораблей вдоль итальянских коммуникаций сразу после полуночи 14 декабря немецкая подводная лодка «U — 557» торпедировала легкий крейсер «Талатея». Спастись удалось 144 матросам из общего числа более 500.

Сопроводив «Бренкошир» на Мальту, в ночь на 19 декабря соединение «К» вновь вышло в море, в надежде перехватить большой итальянский конвой, тот самый, который шел в Триполи в сопровождении «Кайо Дуилио». Не обращая внимания на сильный ветер и крутую волну, крейсеры «Нептун», «Орора», «Пенелопе», эсминцы «Кандагар», «Ланс», «Лайвли» и «Хэвок» под общим командованием капитана I ранга Рори О'Коннора бодро неслись вперед. В 00.39 они на полной скорости влетели на минное поле, выставленное примерно в 20 милях к востоку от Триполи.

Первая мина взорвалась в одном из параванов «Нептуна». Он дал «полный назад» и наткнулся кормой на другую мину, от взрыва которой оборвались рулевые лопасти и винты. Корабль оказался полностью обездвиженным. Метавшиеся то вправо, то влево, «Орора» и «Пенелопе» также подорвались на минах. Первый, сильно поврежденный, все же смог выбраться с минного поля и малым ходом дошел до Мальты в сопровождении «Ланса» и «Хэвока». «Пенелопе», получивший легкие повреждения от взрыва мины в его параванах, остался, чтобы взять дрейфующий «Нептун» на буксир, когда его снесет с минного поля.

В 1.00 «Нептун» подорвался на третьей мине и накренился на левый борт. «Кандагар» зашел на минное поле чтобы взять крейсер на буксир или попытаться снять его экипаж, и сам наткнулся на мину, взрывом которой ему оторвало корму.

О'Конпор просигналил командиру «Пенелопе», чтобы он держался подальше. Около 4.00 четвертая мина взорвалась в районе носовой надстройки «Нептуна». 5 минут спустя он опрокинулся и затонул. Командиру «Пенелопе» тяжело далось это решение, но он справедливо рассудил, что не вправе подвергать чрезмерному риску единственный уцелевший крейсер, спасая утопающих. Тем более что восход солнца был уже близок, и шторм разошелся не на шутку.

На «Нептуне» уцелели только два спасательных плотика. У тех, кто пытался добраться вплавь до дрейфующего «Кандагара», ничего не вышло. Единственный оставшийся в живых из экипажа «Нептуна» старший матрос Дж. Уолтере после войны рассказывал, что на их плотике к рассвету остались только капранг О'Коннор и еще 14 человек, включая его самого. В течение последующих 4 дней потерпевшие умирали один за другим. 23 декабря скончался командующий эскадрой. И только на следующий день, около 16.00 Уолтерса подобрал итальянский эсминец.

«Кандагар», полузатопленный и постепенно погружавшийся в воду, дрейфовал целые сутки, незамеченный противником. Ранним утром 20 декабря его отыскал высланный с Мальты эсминец «Ягуар». На море по-прежнему шла крутая волна и все попытки «Ягуара» взять на буксир подбитый «Кандагар» не увенчались успехом. «Ягуару» пришлось лечь в дрейф рядом и экипаж «Кандагара» перебрался на него вплавь. Вскоре после этого остов эсминца затонул. «Ягуар» благополучно возвратился на Мальту, доставив на остров 8 офицеров и 175 матросов с погибшего корабля.

В результате этой неудачи в составе соединения «К» остался только один боеспособный крейсер. Большой итальянский конвой, который пыталась перехватить эскадра О'Коннора, благополучно прибыл в Триполи, доставив Роммелго 300 грузовиков, огромное количество боеприпасов, бензина и продовольствия.

Одновременно серьезная катастрофа постигла и главные силы Средиземноморского флота в Александрии. В середине декабря разведцентр в Лондоне предупредил морское командование, что в ближайшее время следует ожидать атаки линейных кораблей в александрийской гавани итальянскими человекоторпедами. 18 декабря Каннингхэм предупредил об этом экипажи специальным приказом по флоту. Англичане проверили и укрепили все боновые и сетевые заграждения у входа в бухту, усилили патрулирование, линкоры окружили плавучими сетями для защиты от обычных торпед. Однако эти меры предосторожности оказались недостаточными.

Атаку осуществили три человекоторпеды (или «свиньи», как именовали их итальянцы), каждая из которых управлялась одним офицером и одним матросом в резиновых костюмах и водолазных масках. Итальянская подводная лодка «Скире» доставила их к Александрии в 20.00 18 декабря, дождавшись, когда входные ворота в гавань откроются. Они вошли в гавань вместе с эсминцами, при этом одну из них английский корабль едва не протаранил.

Два человека с первой торпеды установили боеголовку своего орудия под винтами большого танкера «Сагона», который они ошибочно приняли за авианосец. Избавившись от своих водолазных костюмов, они доплыли до берега, прошли через территорию доков и были арестованы на проходной. Вторую парочку англичане поймали прямо в воде, у якорного буя «Вэлиента». Итальянцам, совершенно окоченевшим после нескольких часов пребывания под водой, так и не удалось прикрепить заряды к боковым килям «Вэлиента» и они бросили их на дне бухты на глубине 5 метров под днищем линкора. Те двое, которых едва не протаранил эсминец, пробрались под противоминными сетями к «Куин Элизабет» и установили заряды на боковых килях. Избавившись от водолазных костюмов они также выплыли на берег и каким-то образом умудрились выбраться с территории доков в город. В Александрии они на некоторое время задержались, поскольку никак не могли разменять купюру в 5 английских фунтов. Боевые пловцы сели на поезд до Розетты, куда добрались к вечеру 20 декабря. «Человекоторпеды» переночевали в гостинице и начали думать, как им попасть к месту рандеву на морском берегу, откуда в ночь на 21 декабря их должна была забрать подводная лодка. Поскольку другие экипажи не прибыли, они прождали еще день, а потом решили ехать в Каир и попытаться попросить убежища у испанского консула. Но туда они так и не попали: 23 декабря в Розетте их арестовал полицейский патруль. Однако все их приключения стали известны Каннингхэму позднее.

19 декабря в 4.00 Каннингхэма в его каюте на «Куин Элизабет» разбудил штабной офицер, сообщивший, что у носового якорного буя «Вэлиента» поймали двух итальянцев. Их доставили на борт и допросили, но поскольку они не сообщили ничего вразумительного, их отправили на берег и посадили под арест. Каннингхэм приказал немедленно вернуть итальянцев на «Вэлиент» и запереть в одном из помещений носовой части ниже ватерлинии. Матросы и офицеры, напротив, получили приказ покинуть нижние помещения.

Некоторое время спустя пленники начали проявлять

беспокойство и попросили о встрече с командиром корабля. Они предстали перед командиром «Вэлиента». но поскольку вновь отказались дать какую-либо информацию, их опять спустили вниз. Наконец, «человекоторпеды» взмолились, чтобы их удалили с корабля и посоветовали капитану 1 ранга Чарльзу Моргану убрать с линкора людей, поскольку вот-вот должен произойти взрыв огромной силы.

Незадолго до 6.00 Каннингхэм, стоявший на квартердеке «Куин Элизабет», увидел, как из-под кормы танкера «Сагона» взметнулся огромный грязно-коричневый столб воды вперемежку с донным грунтом. Эсминец «Джервис», пришвартованный к борту танкера, со страшной силой ударился о своего массивного соседа. И танкер, и эсминец получили сильные повреждения. В корпусе «Сагоны» образовалась огромная дыра, его рулевые лопасти и винты напрочь отлетели. Для устранения повреждений «Джервису» пришлось провести в доке целый месяц.

Примерно 20 минут спустя Каннингхэм стал свидетелем нового мощного взрыва, на сей раз под носовой башней «Вэлиента». В тот момент он находился на корме «Куин Элизабет», рядом с флагштоком. 4 минуты спустя громадный линкор взбрыкнул, как норовистая лошадь. Престарелого адмирала подбросило вверх метра на полтора и он со всего размаху приземлился на палубу, «по счастью, удачно». Каннингхэм видел, как из трубы вырвалось большое облако черного дыма, и сразу понял, что флагман Средиземноморского флота сильно поврежден. «Вэлиент» уже осел на нос, а «Куин Элизабет» сильно накренилась на правый борт.

На «Куин Элизабет» три котельных отделения оказались затопленными, и машинная команда не могла развести пары. Крен удалось выровнять путем затопления соответствующих помещений противоположного борта. Приняв несколько тысяч тонн воды, «Куин Элизабет» осела слишком низко. С каждого борта к линкору пришвартовались подводные лодки, чтобы обеспечить подачу электроэнергии. Через 24 часа на «Куин Элизабет» уже смогли пустить собственную энергетику. Но флагман Средиземноморского флота полностью вышел из строя, поскольку под его двумя котельными отделениями образовалась пробоина площадью 40 кв. футов.

Несмотря на постигшую флот неудачу, Каннингхэм не потерял присутствия духа и постарался предпринять все возможные меры, чтобы скрыть от противника успех боевых пловцов. Всех шестерых пленных передали армии с просьбой содержать их отдельно и не позволять связываться с внешним миром в течение 6 месяцев. Командующий, не смотря ни на что,

продолжал квартировать на борту «Куин Элизабет». Стремясь создать у противника впечатление, будто кораблю удалось избежать повреждений, англичане дошли до того, что пустили в иностранную печать фотографию «Куин Элизабет», запечатлевшую подъем флага с почетным караулом и оркестром в присутствии Каннингхэма. При этом корабль выглядел совсем как обычно. Правда, командующий испытывал опасение, что все эти трюки могли оказаться напрасными, — достаточно было самолету-разведчику сфотографировать флагман Средиземноморского флота с двумя подводными лодками вдоль бортов. Повреждения «Вэлиеита» англичане скрыть не смогли. Разгрузив линкор насколько возможно, его ввели в док. Повреждения оказались гораздо хуже, чем все ожидали: вдоль киля в днище линкора образовалась огромная трещина длиной около 28 метров. Даже временные исправления заняли более 2 месяцев.

И все же усилия Каннингхэма по сокрытию истинных размеров урона, понесенного Средиземноморским флотом, не пропали даром. Итальянцы узнали об этом только 30 января 1942 года.

Полтора часа спустя после подрыва «Куин Элизабет», ровно в 8.00 командующий подошел к вахтенному офицеру и гаркнул на него, почему ничего не готово к обычному утреннему подъему флага. Повсюду суетились ремонтные бригады и команды по борьбе за живучесть; обездвиженный, лишенный энергетики флагман Средиземноморского флота грузно осел, имея крен на правый борт 15". Никому и в голову не пришло, что на вышедшем из строя корабле будет обычная утренняя церемония подъема флага. Увидев, как у вахтенного вытянулось лицо от удивления, старый адмирал пояснил: «Теперь нам предстоит создавать видимость, что у нас есть флот».

Неделю спустя из Лондона пришла ориентировка, что 29 декабря итальянцы отправляют в Триполи большой конвой в сопровождении линкора — 10 транспортов по 10.000 тонн каждый! Разведка установила точную дату и маршрут, по помешать этому конвою прибыть в Триполи Каннингхэму было нечем.

Глава VI
«Факел» зажжен (1942–1943)

С наступлением нового 1942 года положение англичан в восточной части Средиземного моря стало близким к катастрофическому. Господство на море фактически перешло к итальянскому флоту, имевшему в своем составе линкоры и тяжелые крейсеры. Противник получил возможность проводить в Северную Африку конвои в сопровождении таких надводных сил, которые превосходили все, что Каннингхэм мог им противопоставить.

Как уже говорилось, 18 ноября 1941 г. англичане начали операцию «Крусейдер» — очередное наступление в Киренаике. Непосредственно боевыми действиями руководил брат адмирала Каннингхэма, генерал-лейтенант Алан Каннингхэм. Поначалу наступление британских войск развивалось успешно. Но потом начались упорные бои за Тобрук, затянувшиеся почти на 3 недели. Из-за этой проволочки Черчилль настоял на отстранении Алана Каннингхэма от командования и генерал Окинлек передал непосредственное руководство операцией генералу Ритчи. По иронии судьбы, после этого наступление вновь начало успешно развиваться. 8 декабря англичане сняли осаду с Тобрука, 19 декабря захватили Дерну, а еще 5 дней спустя — Бенгази.

Британское наступление «застопорилось» 6 января 1942 г. у Эль-Агейлы. Английские части остановились для переформирования и подтягивания тылов с тем, чтобы подготовиться к дальнейшему победоносному движению вперед. Но увы, к тому времени обстановка на море столь кардинально изменилась, что английскому армейскому командованию пришлось поумерить свой оптимизм. В начале января итальянцы добились решительного успеха, проведя в Триполи большой конвой, который по пути ни разу не подвергся атаке.

Итальянцы решили повторить свой успех, отправив 22 января из Мессины еще один большой конвой в сопровождении мощного прикрытия. В составе этого конвоя шел 13000-тонный лайнер «Виктория», имевший на борту 1600 немецких танкистов. По дороге конвой подвергся атаке английских самолетов-торпедоносцев с Мальты. «Виктория» была обездвижена попаданием торпеды. Ближе к ночи 5 «альбакоров» из состава морской авиации, взлетевших с аэродрома в Бенгази, добили

итальянский лайнер. Тем не менее, корабли охранения подобрали из воды свыше 1000 немецких танкистов и доставили их в Триполи. Остальные корабли добрались до места назначения благополучно.

Три больших конвоя, практически без помех доставивших в Триполи огромное количество танков, грузовиков, горючего, боеприпасов и продовольствия позволили Роммелю начать 21 января контрнаступление от Эль-Агейлы. Почти сразу Каннингхэм получил неприятное известие о том, что армейское командование рекомендует подготовить к эвакуации Бенгази. Военные моряки только недавно привели порт в рабочее состояние и уже успели доставить туда 3000 т. горючего для армии. Пришлось в спешном порядке выводить малые плавсредства, эвакуировать военно-морской персонал и уничтожить только что восстановленные портовые сооружения. Однако Африканский корпус наступал так стремительно, что значительная часть ценных грузов в Бенгази досталась немцам.

1 февраля англичанам пришлось оставить Дерну. Армия Окинлека отступила за линию, проходившую в нескольких милях к западу от Тобрука, а это означало, что весь Киренаикский выступ вновь оказался в руках противника. Любой конвой, отправлявшийся на Мальту из Александрии, проходил 200-мильный путь между Критом на севере и Киренаикским выступом на юге. В феврале 1942 г. немецкие и итальянские аэродромы вытянулись вдоль обоих флангов маршрута мальтийских конвоев, превратив снабжение острова в сложнейшую проблему.

Оценив, наконец, значение Мальты в борьбе за господство на Средиземном море, германское командование сосредоточило на сицилийских аэродромах свыше 400 самолетов 10-го авиакорпуса, главная задача которых заключалась в том, чтобы полностью нейтрализовать наступательные и оборонительные возможности англичан на Мальте. В течение января 1942 г. они совершили 262 налета на Мальту, из них 73 ночных. За весь месяц у населения острова выдалось только 8 спокойных ночей. В феврале интенсивность налетов не снизилась. Английские субмарины в бухте Лазаретто дни напролет проводили в погруженном состоянии. Их экипажи не имели покоя и отдыха ни в походе, ни на стоянке. Во время ночного налета на Гранд-Харбор эсминец «Маори» получил попадание бомбой в машинное отделение. Он взорвался и затонул прямо на якорной стоянке.

12 февраля Каннингхэм попытался провести на Мальту конвой. В полдень транспорты «Клан Чаттан», «Клан Кэмпбелл» и «Ровалан Кастл» вышли из Александрии в сопровождении крейсера ПВО «Карлисл» и 7 эсминцев. Командовал операцией

Филипп Вайян, обеспечивавший дальнюю поддержку с крейсерами «Дидо», «Найяд», «Юриалес» и 8 эсминцами. На протяжении всего дня 13 февраля конвой подвергался беспрерывным атакам с воздуха. В 17.30 «Клан Кэмпбелл» получил попадание в угольные бункеры. Его пришлось отправить в Тобрук в сопровождении 2 эсминцев. На следующий день конвой подвергся атаке пикирующих бомбардировщиков, длившейся с 13.45 до 16.00. В ходе этого налета «Клан Чаттан» получил попадание в корму и загорелся. Вскоре на нем начали рваться боеприпасы. Эсминцы сняли с транспорта людей, а судно потопили.

14 февраля Вайян встретил «Бреконшир» и 3 больших грузовых судна, вышедших с Мальты навстречу его кораблям в сопровождении «Пенелопе» и 6 эсминцев. Соединение «К» приняло под свою опеку единственный уцелевший транспорт и повело его к Мальте. Примерно полчаса спустя из-за близкого разрыва бомбы на «Ровалан Кастле» заклинило машины. Эсминец «Зулу» взял его на буксир, но не смог вести тяжело груженый транспорт с достаточно высокой скоростью, чтобы иметь хоть какой-то шанс дотащить его до Гранд-Харбора. С большой неохотой Каннингхэм отдал из Александрии приказ затопить «Ровалан Кастл», что и было сделано в 20.00. Таким образом, фашистская авиация полностью разгромила конвой. И хотя Вайяну удалось без потерь довести пустые суда в Александрию, это могло послужить слабым утешением, — ни один грамм груза на Мальту не попал.

Провал попытки конвоя MW — 9 добраться до Мальты породил очень удручающую ситуацию. Начальники штабов в метрополии получив радиограмму от губернатора Мальты генерала Добби, полностью осознали опасность и 27 февраля сигнализировали командующим вооруженными силами на Ближнем Востоке, чтобы они изложили свою точку зрения. В Лондоне считали оправданными самые радикальные шаги по сохранению Мальты в качестве передовой авиабазы и главного препятствия на маршруте по переброске подкреплений противника в Северную Африку. Начальники штабов также указали, что снабжать Мальту с западного направления пока не представляется возможным, поэтому в ближайшее время снабжением Мальты придется заниматься Средиземноморскому флоту. К началу мая 1942 г. ситуация на Мальте станет очень опасной, если туда не пройдет ни один конвой. Поэтому с наступлением безлунного периода в апреле Каннингхэму следует провести на Мальту большой конвой, который позволил бы не только закрыть текущие нужды, но и создать резервы,

превышающие нынешний критический уровень. Каннингхэму также предлагали предпринять еще одну попытку провести конвой на Мальту в самое ближайшее время. При этом никакая степень риска для кораблей эскорта не должна приниматься во внимание, а проводка конвоя должна рассматриваться как главная военная задача.

Тем временем, итальянцы и немцы, пользуясь сложившейся для них благоприятной обстановкой, вознамерились интенсифицировать движение своих конвоев. С 7 по 9 марта итальянское морское командование запланировало провести в Африку сразу 3 конвоя из Бриндизи, Мессины и Неаполя, и одновременно вывести из Триполи в метрополию 2 конвоя порожних транспортов. Несмотря на то, что английская разведывательная авиация обнаружила все 5 конвоев, они беспрепятственно достигли пунктов назначения. Жалкая попытка атаковать итальянские конвои была предпринята 20 «веллингтонами» с Мальты. Из-за наступившей темноты они не смогли толком отыскать транспорты противника. Фактически, в атаке приняли 3 самолета из 20. При этом они сообщили в Александрию, что торпедировали итальянский крейсер и на нем начался пожар.

В Александрии все имевшиеся под рукой крейсеры и эсминцы были подняты по тревоге. Они вышли в море 10 марта в 4.00 с таким расчетом, чтобы пройти опасную зону близ Тобрука под покровом темноты. Командовал соединением контр-адмирал Вайян на «Найядё» Никаких кораблей противника английской эскадре обнаружить не удалось. Они воспользовались случаем, чтобы увести с Мальты в Александрию только что прибывший из Англии новейший крейсер «Клеопатра» и эсминец «Кингстон». По выражению Каннингхэма, «Клеопатре» на Мальте был оказан «суровый прием»: входя в Гранд-Харбор, крейсер получил попадание бомбой в носовую надстройку.

11 марта самолеты противника беспрестанно бомбили эскадру Вайяпа на всем обратном пути на отрезке между Критом и Киренаикой, по без особого успеха. Однако ближе к вечеру германская подводная лодка «U-565» торпедировала «Найяд» в середину корпуса, в район машинного отделения. Крейсер сильно накренился и затонул через 20 минут. При этом погибли 82 человека. Самого Вайяна и остальных матросов подобрали эсминцы. Остальные корабли благополучно возвратились в Александрию.

Каннингхэму сразу не понравился экипаж «Клеопатры» и, особенно, командир крейсера капитан I ранга Мэтью Слэттери. 19 марта командующий сообщил в письме к первому морскому

лорду: «„Клеопатра“ прибыла к нам в жалком состоянии. По-видимому, на родине погода мешала привести ее в порядок. После радушного приема, оказанного им на Мальте, у Слэттери начались проблемы с экипажем корабля. Он сообщил мне, что они (матросы. — Д.Л.) склонны к лени, а офицеры плохо подготовлены. Слэттери, о котором я практически ничего не знаю, не очень-то мне понравился».

Как обычно в таких ситуациях, Каннингхэм поступил решительно и безжалостно. По его приказу. Вайян поднял свой флаг на «Клеопатре», а Гай Грэнтам, командир погибшего «Найяда» стал его флаг-капитаном. Слэттери был отстранен от командования своим новеньким отличным кораблем и отправлен в «отстой» — начальником штаба при командующем Восточной станцией. В этом качестве ему предстояло изучить возможности строительства аэродромов на побережье Восточной Африки. Старшего офицера и главного артиллерийского офицера крейсера Каннингхэм также заменил.

В целом, надводные корабли и авиация Средиземноморского флота в первом квартале 1942 г. действовали не лучшим образом, хотя на то имелись свои причины. На высоте были только подводные лодки. Особенно успешными оказались их действия против германских подводных лодок. В январе — марте 1942 г. английские подводники потопили в Средиземном море 7 немецких субмарин. В марте они также уничтожили 6 транспортов, суммарным тоннажем 17.298 т.

Всю первую половину марта Каннингхэм напряженно размышлял над тем, как ему выполнить главное предписание начальников штабов в Лондоне — провести конвой на Мальту. В Александрии сформировали конвой MW — 10 из 4 транспортов — «Бреконшир», «Клан Кэмпбелл», «Пампас» и норвежского судна «Талабот». Для успеха этой операции предстояло поработать всем трем родам вооруженных сил. Армия готовилась предпринять наступление на передовые аэродромы противника и тем самым отвлечь вражеские самолеты от конвоя. ВВС собирались атаковать аэродромы на Крите и Киренаике и попытаться уничтожить самолеты противника на земле. Истребители должны были прикрывать конвой как можно более долго, что они и делали вплоть до 9.00 22 марта, действуя на расстоянии полных 700 миль от своих баз. Морская авиация планировала бомбить Дерну в ночь на 21 и на 22 марта. В операцию включались авиаразведка и ударные авиагруппы с Мальты.

Конвой вышел из Александрии в 7.00 20 марта. Непосредственно с транспортами следовали крейсер ПВО «Карлисл» и 6 эсминцев под командованием капитана I ранга Дж.

М.Нима. Дальнее прикрытие и общее руководство операцией осуществлял контр-адмирал Вайян, вышедший в море с крейсерами «Клеопатра». «Дидо», «Юриалес» и 4 эсминцами. В море к конвою должны были присоединиться еще 6 эсминцев типа «Хант». Перед тем они занимались поиском подводных лодок вблизи Тобрука и действительно нашли германскую субмарину «U — 652», которая тут же потопила эсминец «Хейтроп». Так что в их компании остались 5 боевых единиц. Днем.20 марта они заправились топливом в Тобруке и утром следующего дня присоединились к сопровождению транспортов.

Крейсер «Пенелопе» и эсминец «Легион» вышли навстречу Вайяну с Мальты и встретились с его кораблями в 8.00 22 марта. Таким образом, эскадра собралась в полном составе, когда до Мальты оставалось примерно 250 миль пути. Конвой прошел опасную зону между Критом и Киренаикским выступом, избежав нападений вражеской авиации. Здесь большую роль сыграли действия армии, подвергшей обстрелу полевой артиллерией передовые аэродромы противника, расположенные к западу от Тобрука.

Вскоре мирное путешествие Вайяна прервалось. Вечером 21 марта конвой обнаружил немецкий транспортный самолет, летевший из Киренаики на Крит. Около 5.00 22 марта английская подводная лодка известила Вайяна, что несколькими часами ранее из Таранто вышли эсминцы и тяжелые корабли. Это свидетельствовало о том, что атака с воздуха также могла начаться в любой момент, а через несколько часов следовало ожидать появления линкоров и крейсеров противника.

Воздушная атака конвоя и эскадры Вайяна началась в 9.30 22 марта, полчаса спустя после того, как последний истребительный патруль их покинул, и продолжалась с нарастающей интенсивностью до наступления темноты. В общей сложности в ней участвовало около 150 самолетов-торпедоносцев и бомбардировщиков. Утренние атаки ограничились несколькими сбросами торпед с большого расстояния итальянскими самолетами, ведомыми не очень опытными экипажами. Конвой был хорошо защищен непосредственным эскортом крейсеров и эсминцев, а также еще одним соединением эсминцев, шедшим в 2 милях впереди, которые отбили итальянский налет мощным зенитным огнем. Ближе к середине дня, когда в дело вступили германские самолеты, конвою и эскорту пришлось приложить большие усилия, чтобы избежать попаданий.

Вайян был исполнен решимости ни в коем случае не возвращаться с конвоем назад. По его собственным словам, они собирались «дойти до Мальты, даже если в дело вступят

надводные корабли противника». Вайян разделил свои 4 крейсера и 11 эсминцев на 5 подразделений, по 3 корабля в каждом. Действуя относительно самостоятельно, они должны были поставить дымовую завесу между противником и конвоем, а затем, возвратившись обратно, атаковать итальянские корабли торпедами под прикрытием дымовой завесы, если последние решатся идти через нее. Одновременно «Карлисл» и один из эсминцев типа «Хант» будут ставить дымовую завесу по ходу движения конвоя. Остальные эсминцы типа «Хаит» составят ближний эскорт, защищая транспорты от атак с воздуха.

В 13,30 самолет противника сбросил 4 красных осветительных снаряда впереди по ходу конвоя. Тем самым Вайян получил первое свидетельство того, что корабли противника находятся уже где-то рядом. Он ожидал их появления не ранее 16.30 или 17.00. Однако в 14.30 с «Юриалеса» сообщили, что видят дымы, приближающиеся с севера, а 17 минут спустя «Юриалес» и «Легион» одновременно доложили об обнаружении кораблей противника — гораздо ранее, чем предполагалось. Поначалу англичане решили, что перед ними 3 линкора, но в действительности это были 2 тяжелых крейсера, 1 легкий крейсер и 4 эсминца. Дистанция до них составляла около 20 км. С юго-востока дул резкий порывистый ветер, который быстро крепчал, на море усиливалось волнение.

Вайян немедленно повернул свои дивизионы на север, навстречу противнику, а конвой и ближний эскорт стали уходить в противоположном направлении. Освободившись от конвоя, корабли Вайяна развернулись и поставили дымовую завесу. В 14.36 итальянцы открыли огонь с большой дистанции. Убедившись, что перед ними крейсеры, Вайян повернул им навстречу. В 14.56 «Клеопатра» и «Юриалес» открыли огонь по тяжелому крейсеру с дистанции около 18 км. Спустя 5 минут итальянские корабли отвернули к северу и вышли за пределы дистанции артиллерийского боя. Потом один из итальянских крейсеров вновь возвратился назад и в течение нескольких минут обменивался интенсивными залпами с английскими крейсерами, но в 15.15 он разорвал контакт и присоединился к остальным. С уходом итальянских кораблей Вайяи отошел к конвою и в 15.35 радировал в Александрию: «Противник отогнан».

Несколько итальянских высотных бомбардировщиков безрезультатно атаковали эскадру Вайяна во время этого боя. Затем над конвоем сконцентрировался целый рой «Ю-88», которые пикировали на него с высоты 3000 м. Благодаря меткой стрельбе эскорта и отличному маневрированию конвоя, их атаки не достигли цели, за исключением того, что привели к большому

расходу боеприпасов. «Карлисл» израсходовал 1/3 боезапаса. Эсминец «Саутуолд» доложил: «Имели место 9 атак. Осталось 40 % боезапаса 4-дюймовых снарядов». При штормовом море и сильном ветре артиллерия эсминцев действовала в очень сложных условиях. Орудийные расчеты промокли насквозь. Корабли заливало водой с носа до кормы. Даже мостики и посты управления артиллерийским огнем крейсеров поливало брызгами, когда они шли против ветра.

Едва Вайян успел собрать свой конвой, как в 16.37 «Зулу» доложил о 4 кораблях, приближающихся с северо-востока. В 16.48 Каннингхэм получил донесения Вайяна о линкоре и 4 крейсерах противника, а в 17.08 он уточнил, что их сопровождают еще и эсминцы. По мере сближения итальянцы разделились на 2 группы. Ближайшая из них, состоявшая из 3 крейсеров и 4 эсминцев, находилась на расстоянии примерно 9 миль. Вторая группа, включавшая линкор «Литторио» и 4 эсминца, держалась на расстоянии 15 миль. Итальянские корабли шли на большой скорости юго-западным курсом, стараясь отрезать конвой от Мальты.

Присутствие могучего линкора сразу поставило Вайяна в чрезвычайно сложное положение. Он, конечно, мог уйти с военными кораблями, бросив свой конвой, но его задача заключалась в том, чтобы привести транспорты на Мальту, невзирая на потери. Поэтому он приказал конвою отвернуть на юг и уходить от противника со всей возможной поспешностью, а сам со своими дивизионами принялся действовать как в предыдущей ситуации, выставив густую дымовую завесу между итальянцами и конвоем.

«В течение последующих двух часов до 19.00», вспоминал Каннингхэм. — «ситуация была чревата громадной опасностью. Мои чувства и чувства офицеров моего штаба в Александрии все время, пока шел бой, легче представить, чем описать. Я очень остро ощущал смертельную горечь сидения за сценой с огромным грузом ответственности, пока другие сражались с противником, неимоверно превосходящим по силам. Мы могли отлично представлять себе, что там происходило: итальянский линкор и крейсеры приближаются с севера; крейсера и эсминцы Вайяна ставят дымовую завесу, шныряя среди всплесков 15- и 8-дюймовых снарядов; ожесточенные атаки „Бреконшира“ и трех транспортов, от которых, как мы понимали, зависела судьба Мальты; штормовое море, которое сильно препятствует действиям эсминцев. Мы отлично все это представляли, но ничем не могли помочь».

Полковник Р.Б.Мосли стал свидетелем того, что Каннингхэм

следил за сражением в помещении штаба флота в Александрии: «Отличная военно-морская связь позволяла Э.Б.К. моделировать все передвижения кораблей на штабном столе по мере получения донесений. Время от времени он произносил вслух комментарии типа: „Хорошо, парень!“, „Так, правильно“, „А теперь пора посылать в атаку эсминцы“, „Одно попадание в „Литторио“ и они сгруппируются вокруг для защиты“. Несколько минут спустя внесли текст радиограммы от Вайяна с сообщением, что он отправляет в атаку эсминцы. „Ну вот, он опять все сделал правильно“. Потом он долго ничего не говорил, расхаживая взад и вперед. Последовавшее сообщение о предположительном попадании обрадовало Э.Б.К… Итальянцы поступили именно так. как он предсказывал…Находиться подле него во время этого захватывающего и важного события было очень поучительно. Его уверенность и непоколебимый оптимизм передавались всем офицерам штаба».

Облако густого дыма, поставленное английскими кораблями и постоянно обновляемое, расстилалось словно толстое одеяло над поверхностью моря и дрейфовало по ветру в северо-западном направлении. Противник упорно пытался обойти дымовую завесу с запада и догнать конвой, уходивший на юг. Английские корабли, то выныривая, то исчезая в рваных клочьях дымового облака, словно свора огрызающихся терьеров, решительно препятствовали итальянцам в их передвижениях, пуская в ход пушки и торпеды при всяком удобном случае.

Фактически, ни один эсминец противника не принял участия в сражении. С итальянской стороны в бою участвовали «Литторио» со своими 15-дюймовыми орудиями, 2 тяжелых и 1 легкий крейсер. Несмотря на подавляющий перевес противника в артиллерии, англичане без колебаний принимали бой на средних дистанциях от 9000 до 12000 м., или сближались до 5000 м. для торпедных залпов. Флагманский корабль Вайяна «Клеопатра» получил попадание 6-дюймовым снарядом в мостик, на нем имелись убитые и раненые. Близ «Хэвока» разорвался 15-дюймовый снаряд и сильно повредил котельное отделение, из-за чего его скорость сократилась до 16 узлов. Из всех английских кораблей только эсминец «Кингстон» получил попадание 15-дюймовым снарядом, но все же смог добраться до Мальты своим ходом. «Юриалес» и «Лайвли» были осыпаны снарядными осколками, но их повреждения можно считать совсем незначительными. Единственным попаданием, доставшимся итальянцам, стал 6-дюймовый снаряд, поразивший «Литторио» в корму. Он практически не причинил вреда бронированному гиганту. Расход боезапаса на английских кораблях был очень

велик. Однако неэффективность их стрельбы вполне объяснима помехами дымовой завесы и штормовой погодой. К тому же большую часть времени обмен залпами происходил на предельных дистанциях.

По-видимому, попытка прорыва сквозь дымовую завесу с риском нарваться на поджидавшие там английские эсминцы оказалась слишком большим испытанием для слабой нервной системы Анджело Якино. Он «дал себя уговорить» прекратить этот «безнадежный бой». С наступлением сумерек итальянская эскадра разорвала контакт и скрылась за горизонтом.

Каннингхэм испытал неописуемое чувство облегчения, когда в Александрию пришло известие, что итальянцы отступили. Желая снять часть ответственности с Вайяна, командующий радировал ему, что он может без колебаний отдать приказ транспортам рассредоточиться и добираться до Мальты самостоятельно со всей возможной поспешностью, на какую они способны. Но Вайян уже отдал такой приказ: в 19.20 с наступлением темноты он принял решение возвращаться в Александрию, предоставив транспортам возможность идти к Мальте самостоятельно. «Погоду определял штормовой юго-западный ветер, на море было сильное волнение», — писал Вайян в своем донесении. «Топлива на эсминцах типа „К“ и типа „Хаит“ оставалось явно недостаточно, чтобы провести лишний день в центральном бассейне к западу от Бенгази. Поэтому нам следовало отойти как можно дальше на восток, чтобы в течение дня успеть прорваться сквозь бомбежки».

Обратный путь в Александрию в тисках шторма дался эскадре Вайяна нелегко, хотя его корабли не получили повреждений от непогоды сверх тех, что уже имели. Обратный путь он начал со скоростью 22 узла, но вскоре снизил ход до 18 узлов, а затем и до 15 узлов. К рассвету 23 марта только эсминец «Сикх» все еще шел в одной колонне с крейсерами. Остальные отстали по причине сильного волнения и полученных повреждений. Истребители ВВС находились над эскадрой большую часть дня, хотя им пришлось работать на предельном расстоянии от своих баз.

Ночью шторм стал утихать. Корабли Вайяна смогли увеличить ход до 26 узлов и к 12.30 24 марта прибыли в Александрию. Им устроили потрясающую встречу. Экипажи всех военных и торговых судов, стоявших в гавани, высыпали на палубы и надстройки и приветствовали эскадру радостными криками. Каннингхэм немедленно прервал заседание штаба флота: «Пошли, пошли, мы должны подняться и как следует поприветствовать мой великолепный флот». Стоя на мостике, старый адмирал поначалу был необычайно молчалив и серьезен,

но потом, поддавшись общему порыву чувств, громко закричал «ура» вместе со всеми.

Действиям кораблей Филиппа Вайяна Каннингхэм дал самую высокую оценку: «Я всегда буду считать бой в заливе Сирт 22 марта 1942 г. одним из самых блистательных морских сражений этой войны, если не самым блистательным. В моем пересказе это выглядело легко, по в действительности это противоречило всем канонам морской войны, когда эскадра малых крейсеров и горстка эсминцев вынудили отступить эскадру тяжелых кораблей. Было бы ошибкой думать, что итальянцы продемонстрировали недееспособность в этом сражении. Наши эсминцы, выходившие в атаку, встречали точный и интенсивный артиллерийский огонь, и только по милости Божественного Провидения многие из них не были потоплены или более серьезно повреждены. Но мысль о том, чтобы пройти через дымовую завесу и напасть на конвой, зная, что эсминцы поджидают его с другой стороны, готовые к атаке, оказалась не для выдержки итальянского адмирала, Для любого флагмана, какой бы отвагой он не обладал, это было бы большой проблемой. В таких обстоятельствах все козыри у эсминцев. Решимость и слаженная работа всех кораблей, участвовавших в бою. продемонстрировали их выучку по самым высоким стандартам. В купе с великолепным управлением эскадрой Филиппом Вайяном это принесло вдохновляющую и полностью заслуженную победу в ситуации, когда при других обстоятельствах конвой и большая часть эскорта были бы непременно уничтожены».

Командующий флотом лично поднялся на борт «Клеопатры» и поздравил контр-адмирала Вайяна с великолепно проведенной операцией, за которую его позднее представили к Ордену Британской Империи 2-й степени.

На этой мажорной ноте можно было бы закончить рассказ о втором сражении в заливе Сирт. но у читателя может возникнуть вопрос, а как же быть с главной целью операции — доставкой грузов на Мальту? Выполняя приказ Вайяна, все 4 транспорта рассредоточились и каждый из них в сопровождении 1 или 2 эсминцев добирался в течение ночи до Мальты самостоятельно. Однако, из-за вынужденного отступления на юг во время дневного боя надводных кораблей, их время в пути неизбежно увеличилось. На рассвете 23 марта они все еще находились в открытом море и подвергались интенсивным налетам.

Первыми сразу после 9.00 в Гранд-Харбор вошли «Талабот» и «Пампас», каждый в сопровождении эсминца. Их неистово приветствовали толпы мальтийцев, собравшихся на причалах. «Клан Кэмпбелл» отстал от них на приличное расстояние. Около

10.30 он все еще находился на расстоянии 50 миль от острова, когда получил попадание в машинное отделение бомбой, сброшенной с пикирующего бомбардировщика с высоты всего около 15 м. «Клан Кэмпбелл» перевернулся и затонул. Эсминец «Легион», получивший приказ идти ему на помощь, был поврежден близким разрывом бомбы и выбросился на берег.

В 9.20 «Бреконширу» оставалось пройти всего 8 миль до Гранд-Харбора, когда он получил попадание бомбой в машинное отделение и был полностью обездвижен. Дул штормовой ветер, гнавший крутую волну, тем не менее, «Карлисл» не оставлял попыток взять подбитый транспорт на буксир, описывая вокруг него круги и отбиваясь от атакующих самолетов. Все усилия крейсера оказались тщетными. Дрейфуя к берегу, «Бреконшир» вынужден был стать на якоря. При нем остались 3 эсминца. Через некоторое время один из них подорвался на мине и затонул. В течение 26–27 марта немецкая авиация окончательно добила «Бреконшир». Он затонул у самого берега, так что часть его борта осталась над водой. Позднее большую часть жидкого топлива из него все же выкачали посредством шлангов, заведенных через днище.

Впрочем, «Талаботу» и «Пампасу» также не удалось спастись. Их разбомбили прямо на рейде Гранд-Харбора. На «Талаботе» возник пожар, и его пришлось затопить из опасения, что на нем сдетонирует груз боеприпасов и разрушит все вокруг. Полузатопленный «Пампас» едва держался на воде. Не считая жидкого топлива с «Бреконшира», на Мальту попали только 5.000 т. грузов из 26.000 т., доставленных с таким риском и такой ценой.

Каннингхэм не случайно выглядел замкнутым и молчаливым, встречая эскадру Вайяна в Александрии. Он уже знал, что возможно в последний раз видит, как военные корабли входят в александрийскую гавань. Проводка этого конвоя на Мальту стала последней операцией, осуществленной Каннингхэмом в должности командующего флотом. В середине марта он получил радиограмму от первого морского лорда, сообщавшую, что ему предстоит сдать командование флотом и отправиться в Вашингтон во главе английской военно-морской делегации.

Каннингхэм отнюдь не горел желанием ехать в Америку. Ему ужасно не хотелось оставлять Средиземноморский флот в тот момент, когда удача отвернулась от него. Командование флотом должен был принять адмирал Генри Харвуд, тот самый, которому довелось руководить операцией по уничтожению «карманного линкора» «Адмирал граф Шпее» в Южной Атлантике. Каннингхэм категорически возражал против кандидатуры Харвуда и

неоднократно доводил свое мнение до сведения Паунда. Однако что-либо изменить было бы уже не в его силах. 1 апреля 1942 года Каннингхэм спустил свой флаг на «Куин Элизабет». До прибытия Харвуда обязанности командующего флотом исполнял вице-адмирал Придхэм-Уиппелл.

Отъезд Каннингхэма держался в строжайшем секрете. В последний день флагманы и командиры кораблей отобедали с ним на борту «Куин Элизабет». Он оставил после себя три обращения: одно было адресовано военному флоту, второе — торговому флоту, и третье — гарнизону и жителям Мальты. В день отъезда платформа, от которой отходил поезд на Каир, была черна от кителей морских офицеров. «Что я говорил им на прощанье, вглядываясь в их усталые и загорелые до черноты лица, я уже не помню. Могу вспомнить только то, что творилось в моей душе. При прощании со всеми моими преданными друзьями на меня нахлынули такие горькие чувства, как будто я теряю все».

Адмирал Каннингхэм с супругой добрались на родину инкогнито, под именем мистера и миссис Браун. 3 апреля они вылетели из Каира в Хартум, оттуда, опять же самолетом, — в Сьера-Леоне. затем — в Нигерию. Из Нигерии летающая лодка доставила их в Лиссабон, где им пришлось провести сутки. И, наконец, 9 апреля они ступили на родную землю в Бристоле. Сойдя с поезда на платформу Пэддингтонского вокзала. Каннингхэм был «весьма удивлен и очень тронут», обнаружив, что встречать его пришел весь Совет Адмиралтейства в полном составе, за исключением первого морского лорда. Паунд прислал записку, в которой выразил сожаление по поводу своего отсутствия в связи с серьезной болезнью супруги. Два дня спустя Каннингхэма чествовал Совет Адмиралтейства — комплимент столь же приятный, сколь и неожиданный. Мероприятие почтил своим присутствием лично премьер-министр Уинстон Черчилль.

После долгого отсутствия Англия военного времени показалась Каннингхэму «странным местом». Первые 10 дней он провел в Лондоне, получая подробные инструкции в Адмиралтействе относительно характера предстоящей работы в Вашингтоне. В Адмиралтействе Каннингхэм сразу ощутил крайне некомфортную атмосферу, проникнутую духом интриганства. «В 1942 г. я застал Паунда в сильной депрессии. Он спросил меня, что я думаю на тот счет, если он подаст в отставку, и я, конечно же, категорически возразил. Он также сообщил мне, что Уинстон Черчилль думает избавиться от него и поставить лорда Маунтбэттена первым морским лордом! Я посоветовал ему крепко держаться за свое кресло, но он сильно переживал по этому поводу».

Каннингхэму удалось выкроить время, чтобы повидать своих теток и других родственников. После этого он стал готовиться к отбытию в Америку. Из расспросов о характере своей деятельности в Вашингтоне Каннингхэм пришел к неутешительному выводу, что ему главным образом «придется писать болезненные бесполезные письма, которые по большей части не будут стоить выеденного яйца». По возвращении из Шотландии адмирал обнаружил личное письмо от Черчилля, в котором премьер-министр извещал, что имеет намерение обратиться к королю с рекомендацией пожаловать Каннингхэму титул барона Соединенного Королевства. Каннингхэм не придавал особого значения титулам и поначалу твердо вознамерился отказаться. По этому поводу он отправился посоветоваться с первым морским лордом. Однако Паунд очень настойчиво убедил его не отказываться, указав, что моряки Средиземноморского флота будут рассматривать эту почесть как признание их заслуг в период командования Каннингхэма. Пришлось эту честь принять.

Отъезд в Америку откладывался несколько раз, так что Каннингхэму пришлось провести в Англии больше двух месяцев. Он подозревал, что за этим крылась очередная интрига Черчилля. Впоследствии выяснилось, что в действительности было так. Премьер-министр хотел поставить Каннингхэма командующим Флотом Метрополии, а от Джона Хови, занимавшего этот пост, вообще избавиться. О последнем у Черчилля сложилось «крайне неблагоприятное мнение». И только твердая позиция Паунда заставила в конечном итоге главу правительства оставить эту идею.

23 июня 1942 года Каннингхэм вместе с женой вылетел в Америку. Черчилль пригласил адмирала отправиться вместе с ним морем, но поскольку приглашение премьера не распространялось на Нону, Каннингхэм отказался. Беспосадочный перелет из Ирландии в Нью-Йорк на летающей лодке занял 25 часов. В Нью-Йорке их уже ждал самолет ВМС США, чтобы немедленно доставить в Вашингтон.

В столице Каннингхэма встретил прежний глава британской военно-морской делегации адмирал Чарльз Литтл. который ввел своего преемника в курс дела и в первые несколько дней познакомил со многими высокопоставленными американскими военными и политиками. Черчилль, также вскоре появившийся в Вашингтоне, однажды взял с собой Каннингхэма на аудиенцию к президенту Рузвельту, который произвел на английского адмирала очень большое впечатление.

Из Северной Африки поступали новости одна хуже другой. В

конце мая Роммель скрытно перебросил основную массу своей бронетехники с северного фланга фронта на южный и нанес стремительный удар в направлении Бирхакейма. Там развернулось ожесточенное танковое сражение, в ходе которого англичане потеряли почти всю свою бронетехнику. 21 июня пал Тобрук. Немцы захватили тысячи пленных и огромное количество ценных грузов. В последующие дни армия Роммеля один за другим заняла Бардию, Саллум, Сиди Баррани и Мерса-Матрух. К началу июля 8-я английская армия откатилась до Эль-Аламейна, что в 70 милях от Каира.

Хотя Каннингхэм очень болезненно переживал эти печальные известия, из Америки события в Северной Африке выглядели несколько по-другому. В Вашингтоне у него складывалось впечатление, что Вторая мировая война идет где-то на другой планете.

Американцы немедленно предложили отправить в Северную Африку 250 новых танков «шерман», которыми недавно начала укомплектовываться их армия. Танками загрузили 4 быстроходных транспорта, которые в кратчайшие сроки ушли на Ближний Восток вокруг Мыса Доброй Надежды. Когда одно из этих судов в пути потопила подводная лодка, в США немедленно загрузили еще один такой же транспорт и отправили в след остальным. Все они прибыли в Египет одновременно. Эта спонтанная щедрость, демонстрировавшая безграничные возможности нового союзника, произвела на Каннингхэма огромное впечатление.

В Вашингтоне Каннингхэм должен был представлять британские военно-морские силы в Объединенном Комитете Начальников Штабов, который создавался с целью координации усилий и выработки общей стратегии двух англосаксонских держав во второй мировой войне. Председателем ОКНШ стал адмирал Уильям Леги, одновременно возглавлявший Комитет Начальников Штабов США и являвшийся представителем президента. ВМС США представлял адмирал Эрнест Кинг, занимавший одновременно посты командующего морскими операциями (эквивалент первого морского лорда в Великобритании) и командующего флотом. В ОКНШ также входили начальник генерального штаба армии США генерал Джордж Маршалл и командующий военно-воздушными силами генерал Генри Арнольд. Английскую миссию возглавлял фельдмаршал Джон Дилл, в которую помимо Каннингхэма входили генерал-лейтенант Дж. Н.Макриди и маршал авиации Д.С.Эвилл. Каждый из перечисленных военных чинов имел целый штат заместителей, помощников и технических работников.

С Эрнестом Кингом у Каннингхэма не заладились отношения с самого первого дня. После первого ознакомительного заседания английский адмирал попросил об отдельной встрече с командующим военно-морскими операциями для обсуждения специфических флотских проблем. В ответ ему пояснили, что адмирал Кинг в силу своей чрезвычайной занятости сможет принять английского представителя не ранее, чем через пять дней. В ответ, разозленный Каннингхэм потребовал созвать новое заседание ОКНШ. Извинившись перед армейскими и авиационными генералами за то. что отрывает их драгоценное время, он объявил, что желает обсудить важные вопросы с адмиралом Кингом. Собеседование состоялось, но отношения между ними после этого не улучшились.

В конце июня 1942 года Каннингхэм писал Паунду: «Я обнаружил, что с Кингом не очень-то легко иметь дело. Он объявляет свое решение без пояснений, что меня слегка раздражает. *Я* не сомневаюсь, что со временем отучу его от этой дурной привычки». Однако время шло, а Эрнест Кинг не собирался отказываться от своих дурных привычек.

Впоследствии в своих мемуарах Каннингхэм так охарактеризовал командующего флотом США: «Человек невероятных талантов и способностей, он был абсолютно безжалостен в своих методах, и с ним нелегко было найти общий язык. Он был жестким, любил, чтобы его считали жестким, а временами становился грубым и невыносимым. Не прошло и нескольких недель, как нам пришлось вести довольно неприятный разговор по. вполне пустяковому вопросу о временной передаче нам 4 или 5 американских подводных лодок для действий в Атлантике. Он вел себя вызывающе, и я высказал ему, что думаю о его методах укрепления дружбы и единства между союзниками. Мы расстались друзьями. Справедливости ради следует отметить, что в то время он был слишком поглощен морскими операциями в Тихом океане против японцев, где флот Соединенных Штатов одерживал не только победы, но и терпел поражения. В целом, я думаю, что Эрнест Кинг был нужным человеком на нужном месте, хотя его едва ли можно назвать хорошим переговорщиком. Ему не хватало войны только с противником и он начинал воевать с теми, кто был на его стороне».

В действительности все обстояло даже хуже, чем описал Каннингхэм. Накануне разговора с Кингом о злополучных подводных лодках английский адмирал дал большое интервью представителям американской печати в пресс-клубе военного флота США «Оверси». В первой половине 1942 года американский

торговый флот понес колоссальные потери от действий германских подводных лодок в Карибском море и у восточного побережья США. Упомянув этот факт, Каннингхэм весьма критично отозвался о состоянии противолодочной обороны военного флота США и указал, что американцам не мешало бы поучиться этому делу у англичан. Отвечая на вопросы журналистов, адмирал испытал некоторую неловкость, увидев среди присутствующих двух или трех американских адмиралов, которые сидели с каменными лицами. Об этом интервью стало известно Кингу, тем более что несколько газет поместили передовые статьи на волновавшую всех тему.

Американский командующий воспринял интервью Каннингхэма как шпильку в свой адрес. Поэтому по вполне понятным причинам переговоры о подводных лодках проходили на повышенных тонах. В описании секретаря адмирала Кинга они выглядели следующим образом: «По-видимому, существовала договоренность, что англичане переведут несколько подводных лодок в Средиземное море, и им хотелось бы, чтобы флот США заменил их своими субмаринами. Кинг отказался сделать это. Каннингхэм настаивал и начал стучать по столу. Кинг поднялся и сказал: „Возможно, Британия и правила морями в течение трех столетий, но теперь это время миновало безвозвратно. Вон отсюда“. Позднее Кинг все же принес Каннингхэму какие-то неуклюжие извинения за эту грубую выходку».

С остальными американскими военными, входившими в ОКНШ у Каннингхэма установились отличные отношения. «Генерала Маршалла я полюбил и восхищался им безмерно. Не надо было долго общаться с ним, чтобы убедиться в искренности и честности его намерений. Он мог быть достаточно упрям, но всегда выслушивал точку зрения другого… Леги был очаровательным и обходительным человеком, из него получился отличный председатель, умевший сглаживать острые углы и успокаивать надвигавшуюся бурю».

Особенно поразила Каннингхэма отчаянная межведомственная вражда, раздиравшая вооруженные силы великого союзника: «У нас на родине существовали межведомственные соперничество и зависть, но взаимная неприязнь между американской армией и военным флотом сразу бросилась мне в глаза; подчас она разрасталась до невероятных размеров. Иногда мне казалось, что курсантов в Вест-Пойнте и Аннаполисе заранее воспитывают в таком духе. Это было очень прискорбно».

В июле американские начальники штабов побывали в Англии с целью обсуждения наступательных операций, которые

президент приказал осуществить в 1942 году. Рузвельт нацеливал американских военных на высадку в Северной Франции, как самом верном и быстром способе разгромить Германию или, по крайней мере, ослабить чудовищное давление Вермахта на Советский Союз. Черчилль и английские начальники штабов настаивали на высадке в Северной Африке, поскольку не верили в возможность вторжения во Францию через Ла-Манш до 1944 года. Они высказали сомнение, что за такой короткий срок удастся сосредоточить достаточное количество подготовленных войск, чтобы предпринять высадку, и кораблей для переброски подкреплений.

В глубине души Черчилль не считал нужным особо торопиться с открытием Второго фронта, полагая, что будет лучше, если СССР и Германия как можно сильнее истощат друг друга во взаимной борьбе. Пока же можно было решать специфические британские проблемы с помощью американской морской и военной мощи. В конечном итоге, после обсуждения всех альтернатив, Черчиллю удалось добиться принятия решения о высадке в Северной Африке. После этого проблема перешла в конкретную разработку штабов обеих стран. Президент Рузвельт настаивал, что операция «Торч» («Факел», как ее потом окрестили), началась не позднее 26 октября 1942 года.

Начальники штабов США возвратились из Англии весьма разочарованными. Они не испытывали особого восторга по поводу предстоящей высадки в Северной Африке. 12 августа Каннингхэм писал первому морскому лорду, что американские военные «не слишком верили в ее полезность». «…Возможно, я преувеличиваю, но у меня такое чувство, что без соответствующего энтузиазма не будет и успеха. Я уверен, что Кинг категорически против этого, и он высказал мнение, что никакой пользы для военных усилий Объединенных Наций она не принесет, и его мнение целиком разделяет военно-морской департамент». Кинг действительно был слишком поглощен идеей реванша на Тихом океане и потому рассматривал все силы, отправляемые на европейский театр военных действий, как пустую трату времени и ресурсов.

Почти сразу последовала бурная дискуссия о командовании операцией. Американцы наотрез отказались от высадки в Египте и настояли на том, что верховное командование должен осуществлять американец. Командующим операцией «Торч» был назначен генерал-лейтенант Дуайт Эйзенхауэр. Он также считал решение о высадке в Северной Африке ошибочным и пребывал в убеждении, что оно свидетельствует о пассивном и оборонительном мышлении. Тем не менее, получив такое

перспективное назначение, Эйзенхауэр отбросил все сомнения, и решительно взялся за работу. Он считал, что первое совместное англо-американское наступление в этой войне должно быть успешным, и оно должно научить британских и американских офицеров действовать совместно. Приверженность Эйзенхауэра идее англо-американского союза к тому времени стала уже легендарной. Начальником штаба Эйзенхауэра стал бригадный генерал Уолтер Беделл-Смит.

В конце июля Беделл-Смит навестил Каннингхэма. Устав от препирательств с американским флотским руководством, он пояснил английскому адмиралу причину своего визита: Беделл-Смит хотел бы получить квалифицированное мнение военно-морского специалиста по вопросу о последствиях оккупации Северной Африки союзниками для военно-морской ситуации и торгового судоходства в целом. Каннингхэм с энтузиазмом принялся рассказывать о неисчислимых последствиях, которые наступят в случае успеха такой операции. Италия является самым слабым партнером в составе Оси, и если удастся оккупировать все северо-африканское побережье от Египта до Испанского Марокко, она сразу откроется для вторжения. Аэродромы, протянувшиеся вдоль всего побережья Северной Африки, дадут союзникам неоспоримое превосходство в воздухе и позволят проводить конвои через Средиземное море. Затем собеседники обсудили возможную реакцию на вторжение со стороны французов в Алжире и Тунисе, и остались вполне довольны друг другом. В заключение разговора Беделл-Смит неожиданно спросил Каннингхэма, не согласится ли он принять пост военно-морского командующего операцией «Торч». Он пояснил, как важно иметь на этой должности адмирала, который осознавал бы всю необходимость такой операции.

Каннингхэму стоило больших усилий, чтобы не проявить своих чувств. Ему ужасно хотелось принять это предложение. В письме к первому морскому лорду от 31 июля 1942 г. адмирал описал свою беседу с Беделлом-Смитом и сообщил о предложении американца. «Возможно, у вас уже есть кто-то на примете и я ни в коем случае не навязываюсь, но если сочтут, что от меня может быть какая-то польза, я бы с большим желанием послужил в качестве военно-морского командующего».

Однако у Паунда на этот счет были свои соображения. Он собирался учредить три независимых командных должности; собственно командующий военно-морским этапом операции; командующий линейным флотом и другими кораблями, прикрывающими высадку; командующий военно-морскими силами в западной части Средиземного моря, включая крепость и

гавань Гибралтара, которые неизбежно должны были сыграть большую роль в обеспечении снабжения экспедиционного корпуса, оккупирующего Северную Африку. Паунду очень не хотелось отдавать Гибралтар в подчинение командующему морским этапом операции «Торч», поскольку крепость имела свои обязанности по отношению к атлантическим конвоям.

Эйзенхауэр категорически отказался иметь дело с тремя независимыми друг от друга адмиралами. Он потребовал введения строгого единоначалия и подчинения одному командующему морским этапом операции, который будет нести ответственность только перед ним. В Англии уже подобрали кандидатуру на пост командующего военно-морскими силами в операции «Торч» — вице-адмирала Бертрама Рамсея. По поводу этого решения сразу же были высказаны большие сомнения, особенно в США.

По мнению американцев. Каннингхэм являлся наиболее очевидной кандидатурой на этот пост. За тот недолгий срок, что он пробыл в Вашингтоне, практически все высшие военные и морские чины Америки прониклись к нему огромной симпатией и уважением. В английском адмирале безошибочно угадывался старый морской волк, отдавший без малого полвека службе на флоте. Он безоговорочно поддерживал план высадки союзных войск в Северной Африке. К лету 1942 г. пока еще ни один человек из высшего командного состава Великобритании и США не имел на счету таких громких побед, какие имел Каннингхэм. Наконец. никто из действующих адмиралов союзников не знал так хорошо Средиземное море, как знал он. Все были за то, чтобы морским этапом операции «Торч» руководил бывший командующий британским Средиземноморским флотом. Даже Эрнест Кинг безоговорочно одобрил кандидатуру Каннингхэма.

В конечном итоге Черчилль дал свое согласие на назначение Каннингхэма командующим морским этапом операции «Торч». Следует сразу сказать, что Каннингхэм отлично сработался с Эйзенхауэром. Они с самой первой встречи почувствовали искреннее расположение друг к другу, и впоследствии стали большими друзьями. Годы спустя после окончания войны, когда Каннингхэм уже находился в отставке, а Эйзенхауэр был президентом Соединенных Штатов, они продолжали переписываться и поддерживать отношения.

Эйзенхауэр вообще обладал завидной способностью располагать к себе людей. Американский генерал был очень импозантен. Он выглядел солдатом. Держался прямо, расправив свои широкие плечи и откинув голову. Лицо его багровело, когда он говорил о нацистах, и просветлялось, когда он рассказывал о

громадной силе, которая собирается по всему миру, чтобы сокрушить их. Для фотокорреспондентов он был настоящей находкой — хорошей фотографии Эйзенхауэра, сурового со сжатыми губами или весело смеющегося, газеты обычно отводили две колонки первой полосы. Его свободные манеры нравились, прозвище Айк приводило в восторг. Чувство юмора и приятная внешность привлекали людей. Большинство репортеров признавались, что его невозможно не любить. Поначалу Эйзенхауэр испытывал некоторое смущение перед Каннингхэмом. В этом не было ничего удивительного. Английский моряк прошел три войны и был заслуженным боевым адмиралом. Эйзенхауэр вообще не имел опыта военных действий. По сути, ему впервые в жизни предстояло вести армию в настоящий бой. И все же Каннингхэм сразу разглядел в американском командующем нечто такое, что можно назвать истинным величием. После войны он так описал свое восприятие Эйзенхауэра: «Он мне понравился с первой встречи. Меня поразили его абсолютная искренность, прямота и скромность. В те далекие дни у меня сложилось впечатление, что он не очень уверен в себе; но что в этом странного? Он командовал одной из величайших десантных операций всех времен и работал в весьма необычной стране…Но вскоре все увидели в нем истинно великого человека — настойчивого, одаренного и дальновидного, с подкупающими манерами и постоянным наивным удивлением той высокой позиции, на которой он оказался».

К концу августа 1942 г. положение дел с операцией «Торч» прояснилось и она начала обретать конкретные очертания. 1-ю английскую армию и 2-й корпус 7-й американской армии надлежало доставить транспортами из Англии в Средиземное море и высадить в районе городов Алжир и Оран. Часть американских сил под командованием генерала Джорджа Паттона отправлялась в Северную Африку непосредственно из США. Им предстояло высадиться в районе Касабланки, на атлантическом побережье Марокко. Каннингхэм считал высадку в Касабланке довольно рискованной из-за сильного океанского прибоя. Высадка десанта на открытые пляжи в этом районе возможна лишь очень ограниченное число дней в году.

Вопрос о командовании высадкой десанта в Касабланке также породил дискуссию. Морской частью операции должен был руководить вице-адмирал флота США Г.Кент Хевитт. Адмирал Кинг неожиданно потребовал, чтобы она проходила отдельно от главной экспедиции и под руководством командующего американским Атлантическим флотом. Кинг всегда протестовал против передачи соединений флота США под британское

командование, и никакие аргументы на него не действовали. В конечном итоге генерал Маршалл, председательствовавший на том заседании, предложил спросить мнения Кент Хевитта, тихо сидевшего поодаль от «большого начальства». Кент Хевитт спокойным голосом сказал: «Я почел бы за честь служить под начальством адмирала Каннингхэма». Проблема разрешилась.

Заместителем Каннингхэма стал вице-адмирал Бертрам Рамсей. В свой штаб Каннингхэм постарался набрать старых средиземноморских «кадров». Начальником штаба он сделал капитана I ранга Ройера Дика, того самого, который писал обращение к французским экипажам в Александрии. Памятуя о том, что операция «Торч» должна была осуществляться главным образом на территории французских владений в Северной Африке, блестящие знания французского языка Дика могли оказаться совсем нелишними. В его штаб также попали Джеффри Барнард и Томас Браунригг.

Рамсей, естественно, был разочарован, что командование морским этапом операции «Торч» досталось не ему, хотя и понимал, что на таком посту нужен человек с авторитетом Каннингхэма. «Теперь я понимаю», — писал он жене, — «что должен был чувствовать пророк Моисей, когда привел свой народ к земле обетованной, но не далее». По складу характера, Каннингхэм и Рамсей представляли полную противоположность друг другу. Каннингхэм очень не любил возиться с решением каких-то мелких проблем, запросто мог бросать их на самотек, считая, что со временем они «рассосутся сами собой». Рамсей, напротив, слыл человеком аккуратным и педантичным до мелочности. Он терпеть не мог оставлять какие-то дела недоделанными. Несмотря на всю вежливость и корректность, присущие ему в высшей степени, штабные офицеры по вполне понятным причинам предпочитали иметь дело с Каннингхэмом, а не с его замом.

11 октября 1942 г. Каннингхэм окончательно покинул Вашингтон и отбыл на родину. Хотя ему так и не удалось «отучить от дурных привычек» адмирала Кинга, симпатию последнего по отношению к себе он все же снискал. «Тогда они подобрали настоящего человека», — сказал Кинг впоследствии, — «Боец. Он будет сражаться как черт. Когда я что-нибудь говорил против англичан, он вставал и заявлял: „Мне это не нравится“».

В середине октября Каннингхэм со своим штабом, наконец-то, приступил к детальной разработке операции «Торч». Надо сказать, что он практически не имел опыта оперативного планирования такого масштаба. В трудные дни 1940–1941 гг. он привык обходиться теми малыми средствами, которые имелись в

его распоряжении. Теперь же предстояло спланировать операцию с участием сотен кораблей и судов, десятков тысяч людей, огромным количеством грузов и военной техники. Времени оставалось крайне мало. Окончательная дата начала операции была назначена на 8 ноября 1942 г. — последний день в году, когда погода позволяла высадить десант на открытые атлантические пляжи в районе Касабланки. Боевые корабли и транспорты уже сконцентрировались в предписанных портах, погрузка шла полным ходом, состав конвоев и эскорта был расписан, экипажи десантных судов и десантных барж успешно тренировались на западном побережье Шотландии. Таким образом, предварительные приготовления шли полным ходом, но на бумаге план операции в окончательном виде пока не существовал.

Следовало в точности расписать все перемещения кораблей и судов, проложить их маршруты, составить хронометраж движения и детали взаимодействия, и размножить в форме оперативных приказов, тексты которых должны иметь все командиры кораблей и капитаны грузовых судов. Это была монументальная задача, и справиться с ней в кратчайшие сроки, по мнению Каннингхэма. мог только один человек — бывший штабной офицер Средиземноморского флота капитан III ранга Мэнли Пауэр, который ныне командовал эсминцем в составе Флота Метрополии. Каннингхэм немедленно обратился к адмиралу Тови с просьбой разрешить перевод означенного офицера к нему в штаб. Командующий Флотом Метрополии вызвал к себе Пауэра и, обрисовав ему ситуацию, заключил: «Поскольку на это может быть только один возможный ответ — положительный. — я его уже за тебя дал».

Пауэр, являвшийся мастером ясного и лаконичного изложения, блестяще справился с поставленной задачей. Он диктовал тексты 4 дня без остановки 4 стенографистам, пока еще 4 находились в ожидании поблизости, чтобы их подменить. Одновременно капитан III ранга Л.Дж. Дэрлагер, умелый и очень способный офицер-сигнальщик, расписал сигнальные приказы, которые были почти также сложны и детализированы.

Оперативные приказы представляли собой настоящий шедевр, состоявший из 8 разделов. Высадку на средиземноморском побережье решили не увязывать жестко по времени с высадкой американского десанта в районе Касабланки. Приказы регламентировали переход по морю, прокладку маршрутов, точное время, прибытия к соответствующим местам высадки. Первыми в Оран и Алжир должны были прибыть два конвоя в количестве 45 транспортов, за которыми следовали

главные силы в составе 200 транспортов и около 100 кораблей охранения, на борту которых будут находиться 38.500 английских и американских солдат первой волны со всем имуществом и вооружением. Приказы также регламентировали перемещения и задачи всех чисто военно-морских соединений в пределах Средиземного моря. То есть, они охватывали 176 боевых кораблей различных типов, от линкоров и авианосцев до тральщиков. Таким образом, Каннингхэму подчинялись все корабли и суда, действовавшие на акватории от 40° з.д. в Атлантике до линии, проходившей между мысом Бон и мысом Сан-Вито на востоке.

Стержнем всей операции являлся Гибралтар, Обеспечение прохождения более чем 400 судов черв пролив, имевший в ширину всего 8 миль, представляло собой проблему, от решения которой зависело все. В приказах все это предусматривалось, вплоть до очередности дозаправки малых кораблей в Гибралтаре. График движения был чрезвычайно сложным. Успех операции во многом зависел от строжайшего соблюдения расписания.

Участие Каннингхэма в операции «Торч» до самого последнего момента держалось в секрете. 28 октября адмирал в гражданской одежде добрался поездом до Плимута, где его уже ожидал легкий крейсер «Сцилла». В Плимуте Каннингхэм испытал настоящий шок при виде колоссальных разрушений, причиненных германскими бомбежками. Развалины выглядели настолько устрашающими, что ему подумалось об экскурсии для высокопоставленных военных из Вашингтона, которая пошла бы им очень на пользу.

1 ноября 1942 г. «Сцилла» доставила Каннингхэма в Гибралтар. 4 дня спустя «летающие крепости» доставили туда же Эйзенхауэра с его штабом. Командование разместилось в глубоких катакомбах, прорытых в толще скалы. Кабинеты начальства оказались неплохими, хотя работать в них было не слишком приятно из-за сырости и спертого воздуха. Зато они гарантировали защиту практически от всего, за исключением, пожалуй, сильнейшего землетрясения. Кабинет Эйзенхауэра располагался прямо напротив кабинета Каннингхэма, по другой стороне тоннеля. Адмирал имел еще одну резиденцию в порту, из которой мог наблюдать все передвижения судов в гавани и принимать визиты флагманов и командиров кораблей.

По большим настенным картам в штабных комнатах командующие с волнением следили за передвижением конвоев, которые уже вышли в море и двигались через Атлантику. Германские подводные лодки в последнее время проявляли очень большую активность. торговые суда несли ощутимые потери, отчасти из-за сокращения числа эскортных кораблей, которых

отозвали для сопровождения конвоев операции «Торч». Каннингхэм понимал, что если один из конвоев с войсковыми транспортами будет обнаружен «стаей» подводных лодок, это может привести к срыву одной из десантных операций. Однако все конвои из Англии добрались до Гибралтарского пролива без потерь.

Каннингхэм видел несколько причин такого в высшей степени успешного и, в общем-то, неожиданного результата: хороший выбор маршрута, хорошая работа эскорта и управления конвоями, беспрецедентные меры секретности и безопасности. В Бискайском заливе, на пути транзита германских подводных лодок дежурили дополнительные противолодочные корабли. Усиленные соединения надводных кораблей патрулировали в Датском проливе, между Исландией и Гренландией, а также между Исландией и Фарерскими островами на тот случай, если германские тяжелые корабли попытаются прорваться из Норвегии в Атлантику. Береговое командование морской авиацией также ввело усиленное патрулирование. Значительная часть противолодочных сил была выделена специально для борьбы с прерывателями блокады, чтобы гарантировать конвои от ударов со стороны надводных рейдеров. Англо-американская бомбардировочная авиация нанесла «профилактические» бомбовые удары по базам подводных лодок в Бискайском заливе и военно-морской базе в Бресте.

Сопровождение конвоев операции «Торч» было очень мощным, но никакая защита не смогла бы их уберечь от концентрированных атак 30 или 40 подводных лодок. Теперь уже известно, что германское морское командование подозревало о подготовке крупной десантной операции в английских портах. Немцы предположили, что готовится высадка крупных экспедиционных сил в Африке, скорее всего в Дакаре. Исходя из этого предположения, они выстроили свою диспозицию, сосредоточив около 60 германских и итальянских подводных лодок в районе Азорских островов и Мадейры. Конвой, идущий в Сьера-Леоне, нарвался на часть этих сил и потерял 13 судов — половину состава. Атаки продолжались 4 ночи подряд. Противник осознал свою ошибку, когда было уже поздно. Важную роль сыграл и тот факт, что союзная авиация не допустила в зону следования конвоев операции «Торч» германские самолеты-разведчики и вынудила субмарины все время держаться в подводном положении.

Конвои и прикрывавшие их эскадры прошли через Гибралтарский пролив в ночь на 7 ноября. Их полное радиомолчание свидетельствовало, что все идет благополучно.

Каннингхэм стоял на вершине высокого утеса и смотрел, как в темноте идут корабли. 7 ноября был беспокойный день. Ранним утром пришло известие, что один из военных транспортов флота США «Томас Стоун» с солдатами на борту торпедирован и обездвижен. Судно было вне опасности, при условии, что оно вновь не подвергнется атаке. Командир транспорта принял смелое решение, спустить на воду десантные плавсредства вместе с солдатами и отправить их в самостоятельное плавание, длиной в 140 миль, в сопровождении только одного противолодочного корабля, который сопровождал «Томас Стоун». Спустя 12 часов они добрались до места высадки.

Командование пристально следило за погодой, особенно на атлантическом побережье в районе Касабланки. 6 ноября она оставалась явно неблагоприятной. Однако 7 ноября американская подводная лодка, дежурившая у побережья, сообщила, что море успокоилось благодаря ветру, задувшему с противоположного направления. Сразу после 17.00 Эйзенхауэр отдал приказ начать операцию всеми имеющимися силами.

Другая проблема, которая сильно беспокоила Эйзенхауэра накануне высадки десанта, — это возможное сопротивление французов. Готовясь к операции «Торч», союзники предприняли шаги по установлению контактов с представителями французского генералитета, которые были готовы перейти на их сторону и обеспечить нейтралитет французских войск и флота в Северной Африке. В ночь на 6 ноября английская подводная лодка приняла на борт генерала Анри Жиро и сопровождавших его офицеров, которые вышли в море на шлюпке в заранее оговоренное место в 20 милях к востоку от Тулона. Около полудня самолет доставил их в Гибралтар, и они немедленно приступили к переговорам с Эйзенхауэром и Кларком.

Собеседование с французами длилось несколько часов. Каннингхэм в этих переговорах не участвовал, но по усталой и кислой физиономии Эйзенхауэра сразу понял, что они прошли не так успешно, как все надеялись. Союзники рассчитывали, что Жиро сможет объединить множество разнородных политических и военных сил во Французской Северной Африке и предотвратить сопротивление англо-саксонскому десанту. Жиро с порога отклонил любое свое участие в предстоящей операции, кроме как в роли главнокомандующего всеми экспедиционными силами. Он также потребовал, чтобы часть конвоев повернули в другую сторону и высадили около 60.000 человек на *юге* Франции. Эйзенхауэр и его штабисты немало подивились, услышав такую ахинею от человека в генеральских погонах. Любой мало-мальски компетентный в военных вопросах человек понимал, что

предложение развернуть в противоположном направлении сотни транспортов и военных кораблей в море, готовых через несколько часов начать высадку людей и техники в заранее определенных квадратах, когда каждый капитан имел подробнейший текст приказа с предписанным маршрутом и графиком движения, является полным бредом. Каннингхэм в своих мемуарах очень мягко назвал стратегические взгляды Жиро «весьма сырыми и устаревшими».

Адмирал за ужином попытался успокоить Эйзенхауэра, высказав предположение, что Жиро скорее всего просто решил поторговаться и назначил самую высокую «стартовую цену» за свое участие. Предположение Каннингхэма очень скоро подтвердилось. После нескольких часов препирательств Жиро в конечном итоге «слез со своей высокой лошадки» и согласился сотрудничать на англо-американских условиях. Взамен союзники изъявили готовность признать его командующим всеми французскими войсками в Северной Африке.

Первые высадки в районе Алжира и Орана начались около 1.00 8 ноября. Командование решило первыми пустить американцев, полагая, что к ним французы отнесутся более терпимо, чем к англичанам, уничтожившим их флот летом 1940 года. Однако французы все-таки оказали сопротивление союзникам. На одном из пляжей, к западу от города Алжира несколько десантных барж, стартовавших слишком рано, прошли мимо предписанного места высадки и причалили к берегу в двух милях к востоку. Они попали под сильный обстрел полевой артиллерии. При этом 4 из 6 десантных барж были потоплены, 2 уцелевшим пришлось возвратиться назад. Союзникам крупно повезло, что на побережье французские армейские части не оказали им организованного сопротивления.

Зато французские военные моряки, которые обслуживали большинство стационарных береговых батарей, не проявили благосклонности к «освободителям». Эсминцы «Броук» и «Малькольм» попытались войти в гавань Алжира с американскими солдатами на борту, которые имели задачу предотвратить саботаж и разрушение портовых сооружений. Береговая артиллерия встретила их огнем. «Малькольм» даже не успел войти в бухту, получив попадание в котельное отделение. Ему пришлось возвратиться назад. «Броук» на полной скорости протаранил боновое заграждение и в 5.20 ворвался в гавань, где ему удалось причалить к пирсу. Высадившиеся солдаты захватили электростанцию и склады топлива. До 8 утра, если не считать винтовочной и пулеметной перестрелки, положение оставалось терпимым. Затем в дело вновь вступили береговые батареи.

Положение «Броука» стало безнадежным. Бросив на берегу 250 солдат, эсминец вынужден был срочно ретироваться. При выходе из бухты он получил несколько серьезных попаданий. Эсминец «Зетланд» взял подбитый «Броук» на буксир, но спасти его так и не удалось. На следующее утро он затонул. Солдаты, оставленные в порту, попали в плен к французам.

В первой половине дня американцы захватили аэродромы Блида и Мэйзон Бланш, расположенные к западу и к востоку от Алжира, примерно в 20 милях от моря. К полудню туда перелетели эскадрильи «спитфайеров» и «харрикейнов» из Гибралтара. Их прибытие существенно усилило авиационную поддержку десанта, которую до того оказывали только самолеты палубной авиации.

На протяжении первой половины дня сопротивление французов нарастало. Береговые батареи на мысе Матифу пришлось бомбить силами палубной авиации и подвергнуть массированному обстрелу с моря, прежде чем к 16.30 союзные войска смогли их захватить. К середине дня усилился северо-западный ветер и на некоторых пляжах начался сильный прибой. Разгрузка на пляжах, к западу от Матифу существенно замедлилась. Не менее 45 десантных барж потерпели крушение.

Около 17.30 поступила радиограмма от генерал-майора армии США Ч.У.Райдера, командовавшего войсками на берегу: «Адмирал Дарлан изъявил желание немедленно начать переговоры. Он не станет иметь дело ни с одним французом. Рекомендовано устроить встречу в Алжире». Некоторое время спустя Райдер встретился с генералом Жуэиом, действовавшим от имени Дарлана. К 19.00 всякое сопротивление в Алжире прекратилось и началось вступление союзных войск в город.

Первая атака авиации стран Оси состоялась только с наступлением сумерек. Эсминец и 2 транспорта получили повреждения. Таким образом, в первый день высадка в Алжире прошла практически без помех со стороны противника. В тот же день Каннингхэм назначил командора Дж. Э.В.Морза военно-морским комендантом алжирского порта.

В Оране десантная операция также проходила успешно. Все десантные плавсредства прибыли к предписанным пляжам. Французы были застигнуты врасплох и на пляжах никакого сопротивления не оказали. Однако, когда эсминцы «Уолни» и «Хартланд» с солдатами на борту попытались ворваться в гавань с целью предотвращения там саботажа, они натолкнулись на ожесточенное сопротивление. Операция провалилась, оба корабля были потоплены с большими потерями в людях. В результате, французы успели сильно разрушить гавань и порт, прежде чем

союзники успели их окончательно захватить, Плавучие доки и корабли были потоплены, загородив подходы к причалам, из-за чего англичане не смогли ими воспользоваться.

Атака гавани Орана потерпела неудачу во многом потому, что руководивший ею капитан 1 ранга Ф.Г.Петерс оказался плохим психологом. Он приказал использовать громкоговорители, призывая французов. оборонявших бухту, сдаваться. Каннингхэм считал, что если бы они прорвали боновое заграждение в полном молчании, все прошло бы по-другому. Тем не менее, Петерса посмертно наградили американским крестом «За Отличную Службу» и «Крестом Виктории» за доблесть, проявленную при вводе «Уолни» в гавань Орана «под артиллерийским огнем прямой наводкой, в условиях чрезвычайного риска».

3 французских эсминца и противолодочный корабль вышли из Орана и предприняли отчаянную попытку воспрепятствовать высадке десанта. Несколько английских эсминцев во главе с легким крейсером «Орора» вступили с ними в бой. Они потопили 1 эсминец и противолодочный корабль, второй эсминец выбросился на берег, а третий бежал обратно в Оран. Англичан страшно раздражало сопротивление французских моряков: они искрение считали, что те должны сражаться на их стороне.

Большую роль сыграл тот факт, что британская палубная авиация утром первого же дня уничтожила на аэродромах Тафараои и Ла Сениа 80 % французских самолетов. Последующий осмотр уцелевших ангаров показал, что французские истребители и бомбардировщики стояли готовые к вылету с полным боезапасом и полными баками. Самолеты французской морской авиации на аэродроме Арзеу также находились в состоянии полной боеготовности с торпедами на внешней подвеске. Кто знает, как развивалась бы операция «Торч», если бы вся эта мощь вовремя пошла в дело. Вечером 8 ноября с этих аэродромов уже действовали американские истребители.

Упорное сопротивление на побережье продолжалось весь день 9 ноября. «Роднёю» пришлось подавлять береговую артиллерию французов. С утра крейсеры «Орора» и «Ямайка» вступили в бой с двумя фашистскими эсминцами, заставив один из них выброситься на берег, а другой ретироваться в Оран, где экипаж также выбросил свой корабль на мель. Утром 10 ноября американский генерал-майор Л.Р.Фредендолл счел, что у него достаточно сил для штурма Орана. К П.00 бронетанковые части, сломив сопротивление французов, пробились в город. К полудни гарнизон сложил оружие.

Высадку в Бужи, в 100 милях к востоку от города Алжира

пришлось отложить из-за плохих погодных условий. Она началась только 11 ноября, не встретив никакого сопротивления. Однако в этом месте союзники допустили промашку, промедлив с захватом аэродрома в Джиджелле. Из-за этого они не успели обеспечить достаточное истребительное прикрытие флоту. В тот момент, когда корабли занимались высадкой десанта и грузов на пляжах к востоку от Бужи, появились немецкие и итальянские самолеты. В ходе нескольких атак 11 и 12 ноября они потопили 3 войсковых транспорта, вспомогательный корабль ПВО «Тинвалд» и повредили монитор «Роберте». Десантные части на берегу также подверглись интенсивным бомбежкам. Только утром 13 ноября «спитфайеры» из состава морской авиации начали действовать с аэродрома Джиджелла и ситуация стала управляемой.

Высадка десанта в Боне, в 125 милях к востоку от Бужи началась в 3.00 12 ноября и прошла почти без происшествий.

Силы в составе около 100 военных кораблей, транспортов и грузовых судов под командованием контр-адмирала флота США Г.Кент Хевитта, которым надлежало высадить десант в трех местах на западном побережье Французского Марокко, вышли из США 23–25 октября. 31.000 солдат и 150 танков находились в подчинении генерал-майора Джорджа Паттона.

Когда 6 ноября американская армада приблизилась к месту назначения, прогноз погоды из Вашингтона и Лондона на день «Д» не обещал ничего утешительного: высота волн до 15 футов, высадка невозможна. Однако метеорологи, находившиеся при адмирале Хевитте, считали, что шторм движется слишком быстро, чтобы успеть разогнать волну у пляжей, и предсказывали умеренную погоду, благоприятную для высадки. Американскому адмиралу предстояло принять трудное решение. Если он проигнорирует прогноз из Вашингтона и Лондона и решится на выполнение операции, ему придется высаживать десант 7 ноября, за сутки до начала высадки на средиземноморском побережье. Если он попытается высадить десант в условиях неблагоприятной погоды, результаты могут оказаться самыми плачевными. Если он решит идти в Средиземное море, то возникнет риск нарваться на мощную концентрацию подводных лодок противника. При этом ему придется высаживать войска на неразведанные пляжи между Ораном и границей Испанского Марокко. К тому же значительная часть Французской армии и военно-морского флота, сосредоточенная на атлантическом побережье Марокко, останется несвязанной боевыми действиями. За любую неудачу все равно придется отвечать ему.

Хевитт принял решение высаживать десант в назначенных местах и в назначенное время. Ему сопутствовала удача. В ночь

на 8 ноября волнение стихло и американские десантные баржи, при умеренном северо-восточном ветре, устремились к берегу. В первый день американцам пришлось вести сопротивление. 9 ноября волнение усилилось, большинство десантных плавсредств были выброшены на берег и безвозвратно потеряны, но основная масса людей и техники успела высадиться.

Почти три года спустя, уже после капитуляции Германии, у Эйзенхауэра спросили, какие часы в прошедшей войне показались ему самыми долгими. Американский генерал отнесся к вопросу почему-то очень серьезно. Он размышлял на заданную тему почти целый час и в конечном итоге пришел к выводу, что самыми долгими за всю войну ему показались часы, которые он провел с адмиралом Каннингхэмом в сырых тоннелях Гибралтара, ожидая сообщений о результатах высадки союзных войск на Побережье Северной Африки.

Однако всякое, даже самое томительное ожидание рано или поздно подходит к концу. По мере поступления донесений командование убеждалось, что высадка во всех назначенных пунктах состоялась успешно. Теперь надлежало как можно скорее вступить в переговоры с французским военным командованием в Северной Африке, а точнее с теми людьми, которые располагали там реальной властью. Оправившись от первого шока от высадки десанта, французы в районе города Алжира вскоре убедились, насколько малы силы союзников, располагавших совсем незначительным числом единиц бронетехники и артиллерийских орудий. Французские войска быстро выдвигались на ключевые позиции, так что ситуация складывалась, мягко говоря, «деликатная». Нужно было во что бы то ни стало предотвратить организованное сопротивление французов и как можно быстрее продвигаться на восток, в Тунис, чтобы поспеть туда раньше немцев и итальянцев.

Англо-американскую делегацию на переговорах возглавлял генерал Марк Кларк. Одновременно в Алжир вылетел генерал Жиро, которому Эйзенхауэр поручил использовать все свое влияние и убедить французов, что их интересы совпадают с англо-американскими. Вечером 9 ноября договаривающиеся стороны созвали нечто вроде конференции с участием Жиро, которая оказалась абсолютно безрезультатной. В ходе обмена мнениями американцы, к своему разочарованию убедились, что привезенный ими французский генерал не пользуется в Северной Африке никаким авторитетом. Жиро, несколько обескураженный и смущенный полным отсутствием поддержки со стороны французов, тем не менее, продолжал упрямо настаивать, чтобы союзники выполнили свое обещание и. сделали его

главнокомандующим всеми французскими силами в Северной Африке вопреки тому факту, что никто не собирался ему подчиняться. Кларку пришлось ему объяснить, что такой шаг будет выглядеть глупо. Возмущенный Жиро покинул встречу.

На. следующий день американская делегация встретилась в отеле «Сен-Жорж» с самим Дарланом и сопровождавшими его генералами. Переговоры проходили в очень наэлектризованной атмосфере. Вокруг гостиницы были выставлены посты американских солдат. Внутри их кольца стояла охрана из французских матросов, сам отель был полон вооруженных французских офицеров, Кларк приказал, чтобы никто из делегации союзников не брал с собой оружия, и потому в некоторые моменты у них возникали опасения немедленного ареста. В конечном итоге, к громадному облегчению союзников, Дарлан объявил, что отдаст приказ всем военным, военно-воздушным и военно-морским силам в Северной Африке, включая Марокко и Тунис, прекратить бой немедленно. Он тут же подписал все необходимые приказы, которые были разосланы с самолетами. С некоторыми из французских командующих ему удалось связаться по телефону.

Несколько позже до союзников дошли слухи о том, что немцы готовятся вступить в не оккупированную Францию. Дарлан сказал, что если это случится, он будет считать себя в дальнейшем свободным от всяких обязательств по отношению к правительству Петена.

Несколько дней спустя после описанных событий Каннингхэму довелось лично повстречаться с французским адмиралом. Дарлан с чувством пожал ему руку и поблагодарил «за адмирала Годфруа» и за обращение с французской эскадрой в Александрии. До того Дарлан подавал руку только американцам в делегации Марка Кларка и демонстративно игнорировал англичан. Как и большинство французских потомственных военных моряков, Дарлан (его прадед погиб в Трафальгарском сражении) не питал к британцам симпатий.

После объявления сделки с Дарланом на Эйзенхауэра обрушился ураган критики. Свое первое наступление в войне союзники начали с заключения сделки с одним из ведущих фашистов в Европе. Газетные журналисты и радиокомментаторы в Америке и Англии единодушно набросились на Эйзенхауэра. Столь бурная реакция застала генерала врасплох: его привычное умение ладить со средствами массовой информации на сей раз его подвело. Он был уязвлен не столько самой критикой сделки, которую он в какой-то мере предвидел, а ее интенсивностью и, прежде всего, обвинением в том, что простак-генерал взялся за

решение политических вопросов, которые оказались ему явно не по зубам.

В Великобритании реакция была исключительно враждебной. Говорят, что Черчилля чуть не хватил удар, а британское министерство иностранных дел заявило, что одиозный Дарлан не может рассматриваться в качестве постоянного главы Северной Африки: «У нас есть своя нравственная позиция. Мы боремся за международную порядочность, а Дарлан оскорбляет ее». Президент Рузвельт поначалу также проявил признаки недовольства. Он даже хотел дезавуировать сделку и, как следствие, отстранить от командования совершившего ее генерала.

Каннингхэм безоговорочно принял сторону Эйзенхауэра. По поводу разраставшегося конфликта он писал в Англию: «Я вижу, генерал Эйзенхауэр весьма огорчен, что нашим политикам не нравится его соглашение с Дарланом. Они странные люди — всегда хотят угодить и нашим и вашим. Конечно, взятые ими обязательства перед де Голлем делают для них очень затруднительным оправдание наших отношений с Дараланом… В моем понимании, это был единственно возможный курс и абсолютно правильный. Дарлан являлся единственным человеком в Северной Африке, который мог остановить сопротивление и убедить власти и народ оказать нам помощь в борьбе против держав Оси, Следует напомнить, что гражданские власти в своем большинстве сохраняли абсолютную лояльность по отношению к маршалу Петену, и только прибегая к блефу, будто у него имеются санкции Петена, Дарлану удалось навязать им свою волю».

Эйзенхауэр отправил на родину пространную радиограмму, в которой многословно оправдывал свои шаги. Он доказывал, что без содействия Дарлана ему пришлось бы оккупировать Северную Африку военными методами. Цена подобной акции по затраченному времени и ресурсам была бы огромной. На Рузвельта его послание произвело большое впечатление, а также и на военного министра Генри Стимсона, который уговорил президента оказать полную поддержку Эйзенхауэру.

Кризис для Эйзенхауэра миновал. Он пережил бы его намного легче, если бы смог похвастаться хоть какими-то успехами на поле боя. Надо признать, что в стратегическом смысле операция «Торч» провалилась. Союзникам следовало высаживаться прямо в Бизерте, как предлагал Каннингхэм, и с ходу оккупировать Тунис. Но Эйзенхауэр показал себя слишком осторожным военачальником. Он не решился идти на риск десантной операции в непосредственной близости от берегов

Италии из боязни противодействия вражеской авиации. В результате, союзные войска высадились в сотнях километров от Туниса и Ливии. Вскоре их продвижение на восток застопорилось по причине неблагоприятных погодных условий. Немцы же действовали гораздо более решительно, быстро наращивая свои силы в Тунисе.

24 ноября 1942 года Эйзенхауэр перенес свою штаб-квартиру из Гибралтара в город Алжир. На следующий день туда же перебрался Каннингхэм со своим штабом. Теперь перед морским командованием стояли две основные задачи: обеспечить бесперебойное снабжение наступавших в восточном направлении войск и по возможности перерезать коммуникации противника. В качестве передовой базы снабжения и действий против итальянских коммуникаций Каннингхэм избрал Бон. Этот небольшой городок, расположенный примерно в 260 милях к востоку от Алжира, имел вполне приличный порт с несколькими грузовыми причалами. В Боне также имелся аэродром с хорошими взлетными полосами, откуда истребители могли действовать практически при любой погоде. Будучи расположенным в пределах досягаемости до маршрутов снабжения противника, он подходил в качестве передовой базы для крейсеров и эсминцев. Каннингхэм решил держать в Боне небольшую эскадру, получившую название соединение «Q» Командование эскадрой он поручил способному и энергичному контр-адмиралу Ч.Г.Хэркорту.

Противник также прекрасно осознавал значение Бона как передовой базы снабжения англо-американской армии, наступавшей в Тунисе. У итальянцев и немцев имелись все основания опасаться действий английских крейсеров и эсминцев на своих коммуникациях. В ноябре город и порт ежедневно и еженощно подвергались бомбовым ударам до тех пор, пока союзники не сосредоточили в Боне мощные истребительные силы.

Английские подводные лодки установили непрерывное и очень плотное патрулирование на подходах к Тунису и Бизерте. 1 декабря они обнаружили итальянский конвой и сообщили о нем Хэркорту. Соединение «Q» в составе легких крейсеров «Орора», «Аргонавт», «Сириус» и эсминцев «Квентин» и «Киберон» немедленно вышло в море. В ночь на 2 декабря они устроили настоящее побоище итальянскому конвою. Завязав бой на короткой дистанции, английские крейсеры потопили 4 транспорта и 3 эсминца. По свидетельству Хэркорта, это было ужасное зрелище: корабли, окутанные клубами пара и дыма, горели и взрывались; люди прыгали за борт, грузовики скользили по накренившимся палубам и плюхались в воду. Из состава того

конвоя не уцелел ни один корабль. На следующее утро подводные лодки доложили, что обширная акватория в районе проходившего ночью боя покрыта обломками и густым слоем мазута, среди которого плавали трупы в спасательных жилетах. В ходе самого боя англичане не понесли никаких потерь и не получили никаких повреждений. Но на обратном пути к Бону немецкий самолет-торпедоносец потопил эсминец «Квентин».

В отместку за этот успех фашистская авиация устроила 4 декабря массированный налет на Бон. На портовых пирсах и причалах громоздились пирамиды ящиков со снарядами, бочки с бензином и другие грузы. Начались сильные пожары и взрывы, которые привели к ощутимым потерям боеприпасов, ценных материалов и большим человеческим жертвам.

Зимой 1942–1943 гг. на тунисских коммуникациях развернулась ожесточенная и бескомпромиссная борьба. Главный маршрут снабжения противника проходил от Сицилии в Бизерту и город Тунис. Он включал короткий переход открытым морем, протяженностью чуть более 100 миль, который итальянские конвои покрывали за 10 часов или даже меньше. Первоначально противник совершал переходы как днем, так и ночью. Однако сокрушительный удар, нанесенный соединением Хэркорта в ночь на 2 декабря, внес коррективы в действия итальянцев. С этого времени они стали отдавать предпочтение дневным переходам, несмотря на риск подвергнуться нападению с воздуха. Чтобы обезопасить жизненно важный маршрут, фашисты выставили две линии минных заграждений, одну — к западу от Бизерты, а другую — к востоку от Туниса. Обе линии протянулись от африканского берега, почти до Сицилии. По этому каналу, если его можно так назвать, между двумя минными барьерами итальянцы намеревались проводить конвои ночью, без особого риска подвергнуться нападению со стороны легких надводных кораблей англичан.

Однако Каннингхэм нашел управу и на эту хитрость противника. По его распоряжению, быстроходные минные заградители «Абдиель» и «Уэлшмэн» скрытно выставили несколько линий мин поперек «канала». Как выразился командующий, «положили на лесенке перекладинки». Минозаградительная операция увенчалась полным успехом. Первой жертвой стал большой транспорт «Анкара», специально оборудованный для перевозки танков, за которым англичане уже давно и безуспешно охотились еще в Восточном Средиземноморье. Почти одновременно за ним последовал еще один танковоз — «Менее» — вместе с которым на дно отправились 34 танка. Эта было равносильно крупной победе на

суше. Особенно если учесть, что на 30 ноября 1942 года Роммель располагал в Тунисе всего 64 танками.

Итальянцы также старались не оставаться в долгу. Ранним утром 14 декабря соединение Хэркорта возвращалось в Бон со скоростью 26 узлов, после очередной ночной экспедиции в Сицилийский пролив. В этот предрассветный час итальянская подводная лодка выпустила две торпеды в крейсер «Аргонавт», попав одновременно в нос и в корму. По прибытии в гавань «Аргонавт» представлял собой странное зрелище. Нос и корма у него были начисто оторваны, а загнутые и искривленные листы обшивки бортов и палубы живописно торчали в разные стороны. Рулевые лопасти крейсера также отсутствовали, но его командир капитан 1 ранга Э.У.Лонгли-Кук привел свой корабль в порт, маневрируя одними винтами, которые сохранились в рабочем состоянии.

Несмотря на успешные действия английских надводных кораблей и подводных лодок, Каннингхэм понимал, что в Тунис еще прорывается слишком много транспортов противника. Эту проблему он обсудил с Эйзенхауэром. Последний поручил командующему американскими ВВС в Северной Африке генералу Карлу Спаатцу оказать посильную помощь английским морякам. Каннингхэм охарактеризовал Спаатца как «энергичного маленького человека, всегда готового на любой риск, и хорошего друга». Американский генерал безапелляционно заявил, что его парни в кратчайший срок решат эту проблему. Каннингхэму показалось, что Спаатц явно переоценивает способности армейской авиации обнаруживать и эффективно бомбить суда в море. Адмирал тактично намекнул, что все может оказаться не так просто, как ему кажется: для операций над морем потребуются специально подготовленные штурманы. Пилоты армейских самолетов наверняка будут испытывать затруднения с определением своего местонахождения, с распознаванием своих и чужих кораблей и т. д. Но Спаатц, неисправимый оптимист, отмел все сомнения и энергично взялся за дело.

В течение последующих 10 дней Каннингхэм внимательно следил за результатами, но с итальянским судоходством, казалось, ничего не происходило. Наконец, командующий флотом получил от Спаатца записку с просьбой о встрече. Спаатц прибыл в штаб Каннингхэма и с порога закричал: «Адмирал, я только пришел сказать, что мы ни черта не понимаем в этой работе над морем. Не могли бы вы нам помочь?» Такая простота привела Каннингхэма в полное умиление. Он направил в американские эскадрильи несколько опытных штурманов и наблюдателей из состава британской палубной авиации. Проведенный ими интенсивный инструктаж очень скоро дал отличные результаты. Впоследствии Каннингхэм с удовольствием выставил американским пилотам несколько ящиков виски, которые он обещал за уничтожение некоторых конкретно названных кораблей.

Вторая важнейшая задача флота, как уже говорилось, заключалась в снабжении наступающей армии через Бон. Алжирские дороги оказались совершенно неприспособленными для перемещения большого количества войск, техники и грузов. Пропускная способность одноколейной железной дороги, идущей вдоль побережья из Алжира в Тунис, также оставляла желать много лучшего. К тому же почти весь подвижной состав был уничтожен. Отчасти из-за этого, отчасти из-за того, что переброски грузов и солдат по морю всегда были быстрее и экономичнее, прибрежное судоходство приобрело приоритетное значение. Перевозки осуществляли малые суда и десантные плавсредства, поскольку большие войсковые транспорты не рисковали заходить восточнее города Алжира из-за противодействия немецкой и итальянской авиации.

Конвои, сопровождаемые эсминцами, выходили из Алжира в восточном направлении через каждые 14 дней вплоть до окончания тунисской кампании. Даже за 7-недельный период самых интенсивных бомбежек они перебросили в Бон 128.000 т. грузов. Особенно успешно действовали быстроходные паромы «Кущ Эмма», «Принсес Беатрис», «Ронял Алстермэн» и «Тойял Скотсмэн», до войны осуществлявшие перевозки через Ла-Манш. За один рейс 4 парома принимали на борт 3300 солдат. До середины февраля 1943 г. они перебросили в Бон 52.000 бойцов.

Тем временем в историю французского военного флота была вписана очередная трагическая страница. В ответ на высадку союзников во Французской Северной Африке 18 ноября 1942 г. немецкие войска вступили в не оккупированную часть Франции. Накануне Дарлан по настоянию союзников направил обращение к адмиралу К. де ла Борду, командовавшему французским флотом

в Тулоне, с предложением увести корабли в Гибралтар. Но де ла Борд, по всей видимости, ненавидел Дарлана не меньше, чем немцев. Он прислал ответ, составленный исключительно в непечатных выражениях, суть которого сводилась к категорическому отказу передать французский флот союзникам. 27 ноября немцы заняли Тулон, и в тот же день французские моряки потопили либо взорвали свои корабли. На дно тулонской гавани отправились 1 линкор. 2 линейных корабля, 4 тяжелых и 3 легких крейсера, 24 эсминца и 16 подводных лодок — целый флот в большинстве своем отличных новеньких кораблей.

Месяц спустя не менее печальная участь постигла и созидателя французской морской мощи 20 — 30-х гг. 24 декабря 1942 г. адмирал Франсуа Дарлан погиб в результате террористического акта. Некий Боньер де ла Шапель проник в кабинет адмирала и, дождавшись его возвращения после обеда, разрядил в Дарлана свой револьвер. Французы немедленно провозгласили, что Дарлан пал жертвой тех, кто не мог простить ему, что они вновь вступили в борьбу с Германией на стороне союзников. Каннингхэм сильно сомневался в такой версии: «…Я не думаю, что в этом есть сколько-нибудь правды. Истинные виновники преступления так никогда и не были установлены. К нему многие приложили руку, и к союзникам это не имеет никакого отношения».

Эйзенхауэр и Каннингхэм присутствовали на официальных похоронах Дарлана. Надо сказать, что Каннингхэм в целом положительно относился к Дарлану и не проявлял склонности выставлять его в сугубо черных тонах, как это делала английская и американская демократическая пресса. «..Совершенно ясно, что если Дарлан принял решение перейти на сторону союзников в конце 1942 г., он сотрудничал с нами абсолютно искренне и он был единственным человеком, который смог привести на нашу сторону Северную и Западную Африку. Лично ко мне он относился очень дружелюбно, я даже отобедал с ним и с его женой в Палас Д'Эте за день до его убийства. Я часто размышлял относительно того, что он делал в Северной Африке в день нашей высадки. Конечно, это было представлено, что он навещал больного сына. Но он сидел там больше 6 недель — необычно долгое время для человека его положения. Не получил ли он намек на то, что должно произойти, и не имел ли он желания оказаться на стороне победителей»?

Несмотря на крайне огорчительный момент, связанный с утратой для союзников французского флота, Каннингхэм имел все основания встречать новый, 1943-й год, с гораздо большими надеждами и оптимизмом, чем предыдущий 1942-й. 8-я

британская армия неудержимо наступала из Египта на Триполи, тесня перед собой немецкие и итальянские войска. Союзники наращивали силы для финального броска в Тунис. За тысячи километров от Африки в заснеженных волжских степях началось наступление русских армий под Сталинградом. «Впервые мы увидели, как над темным горизонтом сверкнула красная заря победы».

12 января 1943 г. президент Рузвельт, премьер-министр Черчилль и сопровождавшие их начальники штабов обеих англосаксонских держав, прибыли в Касабланку для обсуждения вопросов совместной стратегии в новом году. 15 января в Касабланку вылетел Эйзенхауэр, а два дня спустя первый морской лорд Дадли Паунд вызвал туда и Каннингхэма. За организацию и обеспечение безопасности Касабланкской конференции отвечал Джордж Паттон. Он все организовал с самым широким размахом, включая огромное количество колючей проволоки, грозных часовых и военной полиции, которая проверяла документы у всех, невзирая на лица. Каннингхэм провел две ночи на роскошной вилле генерала Паттона, который показался ему «весьма очаровательным и занимательным хозяином».

Каннингхэму довелось поприсутствовать на встрече с участием всех начальников штабов, а также принять участие в нескольких специфических «военно-морских совещаниях», которые провели Дадли Паунд и Эрнест Кинг. Последний пребывал в отличном расположении духа и всячески демонстрировал свое дружелюбие и безвредность. В один из вечеров Каннингхэм получил приглашение на званый ужин с участием самых высокопоставленных лиц. «Я сидел по левую руку от президента», — вспоминал он, — «и имел счастье внимать беседе двух великих людей. Большую часть времени мы провели в качестве слушателей».

На конференции в Касабланке был принят целый ряд важных решений, не в последнюю очередь касавшихся перемещений на ключевых командных должностях. Положение Каннингхэма осталось без изменений, хотя поднимался вопрос о желательности расширения сферы его командования и включения в него всего Восточного Средиземноморья. Адмиралу казалось ненормальным, когда два крупных военно-морских соединения, чьи операции преследуют одну и ту же цель нарушения североафриканских коммуникаций противника, подчинялись двум независимым командующим. Однако Паунд не счел возможным пойти ему навстречу в решении этого вопроса.

Большие надежды возлагались на встречу двух французских генералов Жиро и де Голля, но эти надежды оказались

иллюзорными. Они не пришли ни к какому действенному соглашению. Жиро в глазах де Голля являлся реакционным генералом, одним из тех, кто несет ответственность за поражение Франции в 1940 г. В свою очередь. Жиро считал де Голля своего рода выскочкой, который несет какой-то бред о механизированной войне и исповедует опасные политические взгляды слишком левой ориентации. По мнению Каннингхэма добиваться соглашения от этой парочки было равносильно попыткам смешать воду и масло.

Самым важным итогом конференции в Касабланке стало решение начать вторжение в Сицилию сразу после разгрома итало-германских войск в Северной Африке. Черчилль и Рузвельт согласились сохранить за Эйзенхауэром пост главнокомандующего операцией «Хаски». Его заместителем по наземным операциям назначили генерала Гарольда Александера, маршала авиации Артура Теддера — по военно-воздушным силам, а Каннингхэма — по военно-морским силам. Такое решение было интригой начальника королевского генерального штаба Алана Брука. Брук, вспыльчивый ирландец, через всю войну пронес предубеждение против американцев. Его мнение об Эйзенхауэре с начала и до конца осталось одинаковым: Брук заклеймил его как ничтожного типа, начисто лишенного стратегического чутья и умения командовать. Именно он добился, чтобы все три заместителя Эйзенхауэра были англичанами, к тому же все трое оказались старше его по званию (21 января 1943 г. Каннингхэма произвели в адмиралы флота — высшее воинское звание в военно-морской иерархии Великобритании). По поводу такой странной структуры командования Брук высказался вполне откровенно: «Мы подняли Эйзенхауэра в стратосферу и высшую атмосферу верховного командования, где он сможет посвятить себя политическим и межсоюзническим проблемам, в то же время мы поместили под ним наших собственных командующих; они займутся военной ситуацией и восстановят напор и координацию, которых так не хватало в последнее время».

4 февраля штаб Каннингхэма был наэлектризован слухами, будто на следующий день в Алжир собирается прибыть сам премьер-министр. После окончания конференции в Касабланке Черчилль предпринял большой вояж по Средиземноморью. Он побывал на Кипре и в Турции, а затем — в Каире и Триполи, где провел смотр 8-й английской армии. Военное министерство в Лондоне тщетно предупреждало главу правительства, что ехать в Алжир чрезвычайно опасно, поскольку он может стать жертвой покушения. Эйзенхауэр также категорически противился его

визиту, но это только укрепило решимость Черчилля настоять на своем.

Его самолет приземлился ранним утром 5 февраля. Союзное командование приняло строжайшие меры по обеспечению его безопасности. Черчилля встречали на аэродроме Мэйзон Бланш, после чего официальная процессия во главе с Эйзенхауэром отправилась обратно в Алжир прямой дорогой. Тем временем Каннингхэм с Черчиллем уселись в специальный бронированный лимузин с пуленепробиваемыми стеклами и в сопровождении двух «Виллисов» отправились в резиденцию адмирала окольными путями. «Ты не представляешь, что такое настоящая свита» — писал адмирал по поводу визита Черчилля, — «Все виды прихлебателей, детективы, прислуга, секретари. В спальне Ройера Дика разместилось целое министерство иностранных дел»!

В честь Черчилля на вилле Эйзенхауэра устроили официальный обед, на который были приглашены Жиро, де Голль и другие высокопоставленные французы. В самый разгар обеда покой официальных лиц потревожила неожиданная автоматная очередь, раздавшаяся прямо перед парадной дверью. Оказалось, что адъютант Эйзенхауэра майор Ли решил проверить оружие в одном из «виллисов» сопровождения. Он случайно задел курок и всадил очередь в стену виллы. Когда несколько дней спустя Каннингхэм поинтересовался у адъютанта, что сказал ему по этому поводу главнокомандующий, тот ответил: «Самое ужасное, адмирал, что он до сих пор пока еще не сказал мне ни слова»!

Одним словом, когда самолет Черчилля поднялся в воздух и взял курс на Гибралтар, все испытали большое облегчение.

В Тунисе все еще продолжались ожесточенные бои. 13 февраля немцы начали наступление на южном фланге союзников в ущелье Фаид. Считая, что немцы нанесут главный удар на севере, Эйзенхауэр расценил эту атаку как отвлекающий маневр и решил отправиться в свой передовой штабной пункт в Константину, откуда он мог бы следить за развитием событий на всем фронте.

Прибыв в Константину 14 февраля, он узнал, что удар через ущелье Фаид является главным. Танки Роммеля уничтожили американский танковый батальон, обошли артиллерийские батареи и окружили американские части. 15 февраля Роммель продолжил наступление, уничтожив 98 американских танков, 57 бронемашин и 29 артиллерийских орудий. Американская танковая дивизия практически перестала существовать. 16 февраля Африканский корпус продвинулся до следующей гряды гор и подошел к ущелью Кассерин, за которым лежало равнинное пространство с основной базой снабжения союзников Ле Кеф.

Положение становилось нетерпимым.

Однако, несмотря на чувствительные потери, Эйзенхауэр не впал в уныние. Он понял, что все его увещевания о необходимости избавиться от самоуверенности и укрепить боевую дисциплину в американских частях пошли прахом. Но он также понимал, что столкновение с атакующими частями вермахта выполнит за него эту работу. Самой лучшей новостью явилось то, что американские солдаты, прежде не склонные атаковать под огнем противника, быстро приходили в себя после первоначального шока. Им перестало нравиться, что их гоняют с места на место, и они начали вгрызаться в землю и сражаться.

Тем не менее, 21 февраля Роммель прорвался сквозь ущелье Кассерин. Эйзенхауэр, как опытный штабист, сразу увидел слабые места в позиции противника. К тому времени он уже добился подавляющего перевеса над немцами в артиллерии. Роммель имел единственную, очень протяженную линию снабжения, проходившую сквозь узкую горловину ущелья, что делало ее очень уязвимой. Он потребовал от Фридендалла немедленной контратаки во фланг Роммеля, захвата ущелья, окружения и уничтожения Африканского корпуса. Но Фридендалл побоялся начать контратаку и продолжал настаивать на обороне. Роммель быстро понял. в какую ловушку он попал и ночью отвел свои войска Его отступление прошло без потерь, и американцы потеряли возможность контратаки.

Тактически Роммель одержал победу. Малой кровью он сумел вывести из строя 5000 американских солдат, уничтожить сотни танков и другого вооружения. Более всего в американских неудачах виноват был сам Эйзенхауэр. Он не отстранил Фридендалла от командования, несмотря на самые серьезные и обоснованные сомнения в нем, В критический момент, когда Роммель оказался в уязвимом положении, он не сумел вдохновить своих командиров на контратаку, что позволило немцам вовремя и без помех отступить. Кассерин стал, по существу, первой битвой Эйзенхауэра. Оценивая ее в целом, приходится признать, что провел он ее отвратительно. Только американская огневая мощь и недостаток ресурсов у немцев спасли его от еще более унизительного поражения.

Бои на южном фланге Тунисского фронта породили проблемы во взаимоотношениях между союзниками. Каннингхэму это очень не нравилось: «Американские офицеры были здорово обескуражены этим поражением, а они, несомненно, потерпели поражение. Некоторые из них до того говорили очень много, а потом стали очень скромными. С обеих сторон заработали длинные языки, и нехорошие чувства поставили под угрозу

отношения между солдатами. По поводу боевых качеств американских войск разгорелись глупые и злонамеренные споры. Были поставлены под сомнение отвага американцев, боевое мастерство и желание сражаться, что являлось явной несправедливостью. Их солдат называли „зелеными“, что возможно, и было правдой, но храбрости им было не занимать. Они находились на том же уровне, на каком были англичане через год после начала войны, молодые и неопытные, но им сразу захотелось переломить ход войны, едва они вступили в бой. Их быстро научили, что по чем».

Прорыв Роммзля через Фаид и Кассерин стал, по сути дела последней крупной наступательной операцией Африканского корпуса. Кольцо морской блокады сжималось вокруг Туниса все теснее. С марта по май 1943 года союзники потопили 108 итальянских транспортов, суммарным тоннажем 340 тыс. тонн. Из них 63 судна уничтожила авиация. Львиная доля — 56 кораблей (168 тыс. тонн) — приходилась на американскую армейскую авиацию Карла Спаатца. К началу мая итало-германские части в Тунисе нуждались уже практически во всем. Если зимой 1942–1943 гг. итальянскому флоту удавалось доставлять в Тунис в среднем 64 тыс. тонн грузов в месяц, то в марте этот показатель снизился до 43 тыс. тонн, а в апреле до 29 тыс. тонн. По сравнению с тем количеством боеприпасов, продовольствия и техники, которые получали англо-американские войска, это была капля в море. В порту Алжира ежедневно находились не менее 80 транспортов, как груженых, так и порожних. Объем грузов, доставленных в зону операции «Торч» с момента первого десанта до 12 марта 1943 года, составил колоссальную цифру в 8.029.929 т. При таком громадном неравенстве сил развязки в Северной Африке оставалось ждать недолго.

К концу февраля британское Адмиралтейство все же решило ликвидировать ненормальное положение вещей, когда эскадры в Боне и на Мальте, выполнявшие одну и ту же задачу по нарушению тунисских коммуникаций противника, подчинялись разным командующим. Точно также как 8-я английская армия, вступив в Тунис, перешла в подчинение Эйзенхауэру, зона ответственности Каннингхэма также расширилась. Его вновь назначили командующим военно-морскими силами на Средиземном море. С той лишь разницей, что теперь Каннингхэм отвечал за все проблемы, касавшиеся Средиземного моря в целом. Даже распределение сил между Западным Средиземноморьем и Левантом Адмиралтейство оставило на его усмотрение. Соответственно, командующий Средиземноморским флотом,

базировавшимся в Александрии, адмирал Генри Харвуд сменил статус на командующего военно-морскими силами в Леванте.

«Признаюсь», — писал Каннингхэм, — «я испытал чувство большой личной благодарности за то, что меня вновь назначили командующим Средиземноморским флотом, и Мальта, за которую мы так отчаянно боролись в первые годы войны, опять перешла в зону моего командования! Если память мне не изменяет, только одному военному моряку в истории довелось дважды послужить на посту командующего Средиземноморским флотом, и то не во время войны. Это был вице-адмирал сэр Палтни Малькольм, который занимал эту должность в 1828–1930 гг. и в 1933 г.».

В апреле Каннингхэм принимал у себя в резиденции дорогого гостя в лице адмирала Уолтера Кауана. под началом которого служил в бытность свою капитаном 1 ранга на Балтике и в Вест-Индии. Хотя старику уже исполнился 71 год, он не усидел дома и в чине капитана III ранга отправился на войну. Кауан сражался в составе индийской механизированной бригады. Однажды ранним утром на них напали врасплох итальянские бронетранспортеры. Кауан, расстреляв все патроны, попал в плен. Подивившись солидному возрасту комбата, итальянцы просто отпустили его домой.

«Если бы у меня нашелся хороший напарник и побольше патронов, я бы захватил итальянский бронетранспортер»! — горячился старик. У Каннингхэма Кауан провел 6 дней. Большую часть времени он гулял по саду и собирал цветы. Возможность отправиться домой на крейсере привела старого адмирала в полный восторг. Несколько месяцев спустя до Каннингхэма дошли слухи, что Кауан опять где-то воюет, на сей раз в составе отряда командос.

С конца апреля начался окончательный этап разгрома армии держав Оси в Тунисе. Гитлер, предвидевший неизбежное, приказал Роммелю возвратиться в Германию. Командование перешло к генералу фон Арниму. После ожесточенных боев, к первой неделе мая плацдарм Арнима сузился до районов, непосредственно примыкавших к городам Бизерта и Тунис. Бросалось в глаза отсутствие в небе самолетов Люфтваффе. Они предоставили Африканский корпус своей судьбе. ВВС США и Великобритании делали в небе что хотели. 7 мая британские войска вошли в город Тунис. Три дня спустя толпы итальянских и немецких солдат, оборванных и деморализованных, были загнаны на полуостров Бон. Британская бронетехника полностью отрезала им путь на юг.

Каннингхэм не исключал возможности попыток эвакуации

войск противника с полуострова Бон морем. Действительно, вскоре поступили сообщения, что там сооружаются пирсы и причалы. Каннингхэм немедленно собрал все боеспособные эсминцы и легкие крейсеры и снарядил их на круглосуточное патрулирование в Сицилийском проливе и вблизи побережья, занятого противником. В условиях, когда на суше шли крупномасштабные бои, Каннингхэм даже не требовал авиационного прикрытия для надводных кораблей в дневное время. Впрочем, им вполне удавалось обходиться своей зенитной артиллерией. Действия германской авиации над морем теперь были лишь жалким подобием того, с чем англичане столкнулись во время эвакуации Греции и Крита.

Командование ВВС США пыталось возражать против присутствия английских надводных кораблей в. Сицилийском проливе в дневное время. Им хотелось бомбить все плавающие объекты, какие попадут в поле зрения. После длительных препирательств Каннингхэму удалось достичь компромисса с американскими летчиками. Самолеты могли атаковать все, что им встретится в пределах 5-мильной прибрежной зоны противника, т. е. в пределах досягаемости береговых батарей. Об остальном должен был позаботиться флот.

8 мая, когда морское командование двинуло все имевшиеся в его распоряжении эсминцы в дневное и ночное патрулирование близ полуострова Бон, Каннингхэм направил им радиограмму: «Топите, жгите, уничтожайте. Не дайте ускользнуть никому». «Большинство командиров эсминцев я знал лично. Многим из них и в еще большей степени командам их кораблей пришлось пережить эвакуацию из Греции и Крита два года тому назад. Мы назвали эту операцию „Воздаяние“ не потому, что в отместку собирались расстреливать беззащитных людей, барахтавшихся в воде, как это делали Люфтваффе в 1941 году, а потому что мы надеялись, и с полным на то основанием, что если противник попытается предпринять рискованное путешествие морем на родину, он получит урок, который никогда не забудет».

Действия эсминцев у тунисского берега были не лишены опасности и нервотрепки. Патрулировать приходилось в водах, густо уставленных минами, как вражескими, так и своими. К тому же имелся риск попасть под бомбы своих же самолетов, поскольку пилотов армейской авиации не учили распознаванию кораблей в море, а 5-мильная зона для их быстроходных машин была пустяковым расстоянием.

Чтобы облегчить пилотам распознавание своих эсминцев, их носовые надстройки выкрасили в красный цвет, но эта мера предосторожности не всегда срабатывала. Эсминцы «Байчестер» и

«Зетланд» с отличными экипажами и опытными командирами подверглись атаке американских самолетов. «Байчестер» получил попадание бомбой, которая, по счастью, застряла в емкости с мазутом и не взорвалась. Командир эсминца капитан-лейтенант С.У.Беннетс, бывший офицер-подводник, прозванный сослуживцами «Барон Байчестер», слыл глубоким знатоком ненормативной лексики английского языка. Настроившись на волну радиопереговоров американских пилотов, он принялся честить их на все корки. Словарный запас «Барона Байчестера» шокировал даже американцев. Вскоре он услышал в наушниках исполненный восхищения голос ведущего: «Послушай-ка, это же свой парень»!

Отдельные группы немецких и итальянских солдат пытались уйти морем на моторных, парусных или гребных лодках и даже на резиновых плотиках. В общей сложности англичане взяли в плен на воде около 4000 человек. Фактически, морем не смог ускользнуть никто. Один только вид небольших серых кораблей, крейсировавших вдоль берега, заставил отказаться от таких попыток и предотвратил любую организованную эвакуацию.

12 мая в 7.52 — официально установленное время — всякое организованное сопротивление на полуострове Бон прекратилось. Союзники захватили 275.000 пленных, половину из которых составляли немцы, и огромное количество материальных ценностей. Англичане и американцы безраздельно овладели Африкой. Весь берег Магриба с запада на восток был свободен. Теперь господство на море открывало союзникам возможность атаковать итальянцев на их собственной земле.

Первый транссредиземноморский конвой вышел из Гибралтара 17 мая, обогнул мыс Бон и 26 мая прибыл в Александрию. Первый конвой с 1940 г. беспрепятственно добрался из Гибралтара до Мальты 24 мая.

После разгрома итало-германских войск в Тунисе все помыслы союзного командования были заняты подготовкой к операции «Хакси» по вторжению и захвату Сицилии. Флоту под командованием Каннингхэма предстояло осуществить самую крупную десантную операцию из всех, какие когда-либо предпринимались до этого. Для захвата Сицилии Эйзенхауэр планировал задействовать 160.000 солдат, 14.000 единиц автотехники, 600 танков и 1800 орудий. Все это нужно было десантировать на территорию противника в условиях ожесточенного сопротивления. После этого флоту надлежало обеспечить регулярный подвоз по морю подкреплений, продовольствия и боеприпасов для высадившихся войск. В первом броске Каннингхэм планировал задействовать около 200

кораблей всех типов, как транспортных, так и боевых. Всего в операции предстояло задействовать не менее 3200 судов.

При предварительной подготовке операции военно-морскому командованию пришлось решать массу проблем. Прежде всего требовалось собрать огромное количество подходящих грузовых судов. Этим вопросом занимались министерства морского транспорта США и Великобритании. Выделение необходимого количества транспортов неизбежно вело к значительному сокращению грузового тоннажа союзников в наиболее критический период Битвы за Атлантику. Потери от действий германских подводных лодок в феврале 1943 г. составили 63 судна, общим тоннажем 360.000 т. На март пришелся пик активности германского подводного флота. В Северной Атлантике одновременно находились 112 немецких подводных лодок, уничтоживших в общей сложности 180 судов, суммарным тоннажем 627.000 т. После этого интенсивность действий подводных лодок противника пошла на спад. Апрель и май 1943 г. стали переломным периодом в Битве за Атлантику. С этого времени потери торгового тоннажа союзников начали неуклонно снижаться, а потери германских подводных сил — возрастать.

Транспорты, предназначенные для вторжения в Сицилию, с солдатами, техникой, боеприпасами и продовольствием на борту следовало организовать в конвои, выделить для них эскорт и проложить маршруты. Конвои должны двигаться со строго предписанной скоростью, с тем, чтобы прибыть к месту назначения в установленное время и в установленной очередности. Впереди транспортов с десантом должны двигаться минные тральщики. На крейсеры и эсминцы возлагалась задача обеспечения огневой поддержки во время высадки десанта и в дальнейшем. Также надлежало предпринять меры противолодочной и противовоздушной обороны, обеспечить необходимое авиационное прикрытие и наладить тесное взаимодействие с ВВС. В операции также предусматривалось участие мощного соединения линейных кораблей, чтобы дать бой итальянскому флоту, если он вздумает воспрепятствовать десантной операции.

С 10 февраля штаб Каннингхэма в городе Алжире работал не покладая рук над составлением подробного плана военно-морской части операции «Хаски» и воплощение его в подробные оперативные приказы. Первоначальный план предусматривал одновременные высадки десанта в двух местах — на западном и юго-западном побережье Сицилии. В западном секторе высаживались американцы под командованием Бернарда

Монтгомери. Работа военно-морских штабистов крайне осложнялась из-за разногласий между генералами, которые то и дело требовали вносить в план изменения, и нередко весьма существенные. Окончательный общий план, на основе которого можно было составлять детализированные приказы, появился только в начале мая, когда до операции оставалось всего 2 месяца.

Одновременно на повестку дня встали и более глобальные вопросы. Проблема заключалась в том, что у операции «Хаски» отсутствовала конечная стратегическая цель. Выключение Италии из войны не столько облегчало, сколько усложняло союзникам выполнение их главной задачи. Маршалл неоднократно говорил Эйзенхауэру, что решающий удар Германии можно нанести только на континенте, и только из Англии. И этот удар можно нанести раньше, если после Сицилии новых наступательных операций в Средиземноморье не будет.

В мае в Вашингтоне для обсуждения этой проблемы собрался Объединенный Комитет Начальников Штабов. Участники спорили две недели. В конечном итоге начальники штабов согласились начать высадку в Европе через Ла-Манш в 1944 г., но решения о том, что делать в Средиземноморье после Сицилии не приняли. Это решение оставили за Эйзенхауэром. Свертывание наступательных операций в Средиземноморье категорически не устраивало Черчилля. По окончании совещания в Вашингтоне премьер-министр немедленно помчался в Алжир, чтобы убедить Эйзенхауэра наступать в Италии. 28 мая самолет Черчилля приземлился на аэродроме Мэйзон Бланш. Его сопровождали Алан Брук, английские штабные офицеры, а также Маршалл. Черчилль настоял на его приезде, завершая спектакль «начальство обхаживает подчиненных».

Премьер-министр со своей свитой «оккупировал» виллу Каннингхэма, так что адмиралу со своим штабом пришлось перебраться на крейсер, стоявший в гавани. Черчилль пробыл в Алжире неделю. Все это время премьер говорил не переставая. Он не хотел вторжения в Сардинию, ему нужна была Италия. Сардиния — это «всего лишь удобство», а Италия будет «главной кампанией». Слава придет со взятием Рима, которое будет «величайшим достижением» и достойным завершением одиссеи 8-й армии.

«Премьер-министр вчера вечером рассказывал свою историю три раза тремя различными способами», — жаловался Эйзенхауэр 30 мая. В тот же вечер Черчилль позвонил после ужина и попросил разрешения прийти. Было почти 11 часов вечера, и Эйзенхауэр хотел спать. Он весьма недипломатично сказал, что

устал от повторения одного и того же. Но Черчилль настаивал, и генералу пришлось уступить. Премьер приехал 15 минут спустя и проговорил 2 часа подряд. Адъютанту Эйзенхауэра в конце концов удалось, по существу, выставить его.

В противоположность Черчиллю. Маршалл не хотел ни Сардинии ни Италии. Он настаивал, чтобы Эйзенхауэр уходил из Средиземного моря сразу после взятия Сицилии. Маршалл не доверял англичанам и сомневался в их решимости форсировать Ла-Манш. В этом он был прав. Однажды Алан Брук доверительно сообщил Эйзенхауэру, что союзникам следует ограничиться блокадой Германии с моря и воздуха, а наземные бои оставить русским. Он считал, что в Северо-Западной Европе союзникам придется сражаться в крайне невыгодных условиях и «понести громадные и бесполезные потери». Поэтому они должны ограничиться боями в Италии.

Крест общения с премьер-министром пришлось нести и Каннингхэму. Перед самым приездом Черчилля адмирал Годфруа в Александрии выразил согласие передать свою эскадру в подчинение Жиро и сражаться на стороне союзников. Несколько его эсминцев совершили переход через Средиземное море и присоединились к английским кораблям в Алжире, а его крейсеры и линкор «Лорэйн» ушли вокруг Мыса Доброй Надежды в Дакар. По этому поводу в беседе с премьером Каннингхэм напомнил ему строфу из предпоследней главы Экклезиаста: «Пусти свой хлеб вниз по реке, и он вернется к тебе спустя много дней». По словам Каннингхэма, его невинная ремарка «была воспринята плохо».

С открытием Средиземного моря для союзного судоходства оставались еще острова Пантеллерия, Линоса и Лампедуса, на которых стояли итальянские гарнизоны. Линоса и Лампедуса особого значения не имели, но Пантеллерия, расположенный примерно в 150 милях к северо-западу от Мальты, занимал ключевую позицию в Сицилийском проливе. Он имел почти такие же размеры, как остров Уайт, гористый ландшафт и маленькую бухту на северо-западном побережье, пригодную только для малых судов. На Пантеллерии разместились значительный гарнизон, небольшой аэродром и радарная установка. Союзники считали, что остров сильно укреплен. Правда, когда к нему приближались английские корабли, а это случалось достаточно часто, их никто всерьез не беспокоил. Находились пессимисты, считавшие Пантеллерию Гибралтаром в миниатюре, утыканным артиллерийскими орудиями и способным отразить любую лобовую атаку. Они категорически возражали против попыток захватить его.

Каннингхэм не разделял столь преувеличенного мнения об итальянской обороне. Значение Пантеллерии для союзников в связи с предстоящей операцией «Хаски» не вызвало сомнений. Остров занимал господствующую позицию в центре Сицилийского пролива и истребители, действуя с его аэродрома, могли обеспечить надежное авиационное прикрытие над некоторыми сицилийскими пляжами, где планировалось высадить десант. Эйзенхауэр, несмотря на возражения многих, безоговорочно поддержал Каннингхэма в вопросе о необходимости захвата Пантеллерии. План операции был достаточно простым. Он предусматривал «размягчение» оборонительных рубежей противника путем бомбежек и обстрела с моря в течение нескольких дней. После чего предстояла высадка десанта в маленькой бухте — единственном пригодном для этого месте. Для захвата острова планировалось задействовать целую пехотную дивизию.

Вторжение было назначено на 11 июня. В течение нескольких предшествующих дней авиация беспрерывно осыпала Пантеллерию бомбами, а 4 крейсера и сопровождавшие их эсминцы обстреливали береговые батареи. 8 июня Эйзенхауэр, Каннингхэм и офицеры штаба флота погрузились на «Орору» и в тот же день отбыли к Пантеллерии. У острова их уже поджидала эскадра в составе легких крейсеров «Ньюфаундленд», «Орион», «Пенелопе», «Юриалес» и 8 эсминцев. Накануне у Эйзенхауэра возникли некоторые трудности с Черчиллем, который рвался отправиться вместе с ними. Никакие уговоры на предмет того, что его жизнь представляет слишком большую ценность для союзных держав, чтобы подвергать ее ненужному риску, не имели успеха. К большому облегчению Эйзенхауэра и Каннингхэма 5 июня премьер-министру пришлось срочно возвратиться в Англию. «Думаю, он до сих пор злится на нас», — вспоминал Каннингхэм, — «что ему не позволили посмотреть бой, до чего он всегда был слишком большим охотником».

10 июня, за день до вторжения командование решило провести генеральную репетицию. В 10.30 5 крейсеров начали обстрел острова. «Орора» принимала в бомбардировке самое деятельное участие, ведя огонь с дистанции около 7 км. При этом Каннингхэм находился в центральном артиллерийском посту и лично корректировал стрельбу. Противник отвечал вяло, итальянские снаряды ложились с большим разбросом. Впоследствии союзники узнали, что итальянский центр управления артиллерийским огнем оказался полностью уничтоженным в первый же день. Зато из 54 (!) артиллерийских батарей, имевшихся на острове, полностью удалось уничтожить

только 2.

Заключительный аккорд сыграла армада из 100 «летающих крепостей», бомбивших Пантеллерию так. что он скрылся в клубах пыли и дыма. Остров содрогался и гудел как наковальня от беспрерывных разрывов тяжелых авиабомб. На крейсерах, подошедших к берегу на расстояние около 5 км., люди физически ощущали чудовищные содрогания и идущие от острова волны горячего воздуха. Повернувшись к Эйзенхауэру, Каннингхэм сказал: «При том сопротивлении, которое нам оказывают, мы с вами могли бы взять капитанскую гичку и захватить остров вдвоем».

Собственно говоря, на следующий день был реализован почти описанный им сценарий. В полдень 11 июня самоходные баржи с десантом двинулись в бухту. Не успел первый солдат спрыгнуть на берег, как гарнизон выбросил белые флаги. Итальянский комендант сигнализировал: «Паителлерия сдается по причине отсутствия пресной воды». Относительно истинной причины капитуляции острова Каннингхэм придерживался другого мнения. Он считал, что в действительности итальянцы были полностью деморализованы разгромом в Тунисе.

На следующий день после капитуляции Пантеллерии в Алжир прибыл король Англии Георг VI. Хотя он путешествовал инкогнито, и точное время его прибытия держалось в секрете, через несколько часов об этом знал уже весь Алжир. Каннингхэм чувствовал себя чрезвычайно польщенным, что Его Величество изыскал возможность сделать смотр военно-морским силам. В те дни в гавани города Алжира стояли линкоры «Кинг Джордж V», «Хоу» и два американских тяжелых крейсера. Так что Каннингхэм смог устроить весьма представительный военно-морской парад, набрав около 6.000 английских и американских матросов и морских пехотинцев. Георг VI остался очень доволен. Сам прошедший службу военного моряка, он задал множество дельных и профессиональных вопросов. Король пообщался со всеми английскими и американскими флагманами, побывал на «Хоу» и американских крейсерах.

Георг VI во что бы то ни стало хотел посетить Мальту и настойчиво добивался содействия от Каннингхэма. Последний приветствовал эту идею. Командующий Средиземноморским флотом считал, что это произведет огромное впечатление не только на мальтийцев, но и на всю Британскую Империю в целом. При условии соблюдения необходимых мер безопасности риск такого визита, как полагал Каннингхэм. будет не так уж велик. Визит на Мальту запланировали после посещения Георгом VI города Туниса и Триполи.

19 июня Каннингхэм на «Ороре» прибыл в Триполи, где его уже ожидал король. В тот же день вечером «Орора» в сопровождении 4 эсминцев двинулась на Мальту. 200-мильный переход маленькой эскадры прошел без инцидентов. На рассвете над мачтами кораблей с ревом пронесся сильный эскорт истребителей. На подходе к Гранд-Харбору эскадру встретили тральщики, которые убедились, что путь полностью свободен от мин.

По понятным причинам визит короля держался в строжайшем секрете, но в 5 утра мальтийцам сообщили о предстоящем прибытии Георга VI. Когда «Орора», несущая королевский штандарт, вошла в Гранд-Харбор, берега и причалы были уже черны от народа. Король стоял на специальной платформе, возведенной перед мостиком, так чтобы все могли его видеть. «Мне доводилось наблюдать множество запоминающихся зрелищ, но это было самым впечатляющим из всех», — вспоминал Каннингхэм, — «Плотные толпы преданных мальтийцев — мужчин, женщин и детей, — демонстрировали неистовый энтузиазм. Я никогда не слыхал таких криков, дополненных перезвоном всех колоколов многочисленных церквей, который начался, как только он ступил на землю». В последний раз английский монарх побывал на Мальте в 1911 году и потому визит Георга VI в самый разгар войны стимулировал самое искреннее проявление верноподданнических чувств.

Между тем планирование операции «Хаски» неуклонно приближалось к завершению. 3 июля Каннингхэм вместе с офицерами своего штаба отбыл из Александрии на Мальту на крейсере «Уганда». На Мальте командующий обосновался в помещении бастиона Ласкарис, из окон которого открывался вид на Гранд-Харбор. Рядом находились кабинеты коменданта Мальты вице-адмирала Артура Пауэра, и командующего эскадрой прикрытия английского десанта вице-адмирала Бертрама Рамсея. Военно-морской штаб операции «Хаски» и военно-воздушный оперативный отдел со всеми службами связи расположились в тоннеле, прорытом через мягкие песчаники от Ласкариса до середины подземного канала с водой, проходившего под Валеттой. Там было немного получше, чем в сырой и мрачной пещере под Гибралтаром, из которой Эйзенхауэр и Каннингхэм руководили высадкой в Северной Африке. Однако в тоннеле Ласкариса стояла невероятная вонь, и было очень душно.

На Мальте кипела бурная деятельность. Особенно большое оживление наблюдалось на аэродромах, плотно заставленных самолетами всех типов, главным образом истребителями. Энергичные американцы уже разровняли бульдозерами и

забетонировали взлетные полосы на острове Гоцо, откуда предстояло действовать истребителям прикрытия в их зоне вторжения. Гранд-Харбор и прилегающие бухты постепенно заполнялись военными кораблями, транспортами и десантными судами. Перемещения разноцветных флажков на крупномасштабной настенной карте в помещении военно-морского штаба демонстрировали неуклонное приближение конвоев с войсками вторжения. Они двигались с востока и с запада по сходящимся линиям, напоминавшим огромную паутину с Мальтой в центре, расположенной всего в 80 милях от Сицилии.

Глядя на эту карту, демонстрировавшую тщательно синхронизированное движение конвоев с сотнями транспортов, проходивших намеченные пункты с заранее заданной скоростью, Каннингхэм часто задумывался над тем, какой хаос мог возникнуть в случае, если хотя бы одна деталь плана дала сбой. Одна лишь ошибка в расчетах, единственная неправильная цифра могли сразу увести от успеха к провалу. На нем лежала полная ответственность за высадку 160.000 солдат со всей техникой и снаряжением. От успеха первого вторжения союзников на вражескую территорию в Европе зависело слишком много. Конвои с войсками и грузами из США вышли еще 28 мая. Другие конвои выходили из Орана, Алжира, Бизерты, Александрии, Порт-Саида и Кейптауна.

День «Д» был назначен на 10 июля, а час «Ч», когда первым солдатам надлежало ступить на землю, — на 2.45 ночи. В течение нескольких дней перед этим ВВС союзников наносили массированные удары по аэродромам и оборонительным сооружениям на Сицилии. В тихие ночи на Мальте можно было отчетливо слышать отдаленный рокот бомбежек. Из всех факторов больше всего беспокоила Каннингхэма погода. Он явственно представлял себе, что будет твориться на пляжах Сицилии, если задует сильный ветер. Адмирал сказал Эйзенхауэру, что за 24 часа до нулевого времени он может задержать конвои и выжидать до тех пор, пока установится подходящая погода. Менее чем за 24 часа это сделать будет уже невозможно, операция должна будет идти своим ходом и ему придется взять на себя риск любых последствий. Фактически, Каннингхэм и офицеры морского штаба сошлись на том, что полдень 9 июля будет последним моментом, когда они смогут отложить вторжение.

Утром 9 июля, когда многочисленные конвои, идущие с обоих концов Средиземного моря, начали выдвигаться на исходные позиции к Юго-востоку от Мальты, погода стала портиться. С северо-запада подул сильный ветер, что было весьма

необычно для Средиземного моря в это время года, и разогнал крутую волну. Ветер и волнение неуклонно усиливались, ближе к полудню начался настоящий шторм. Каннингхэм пояснил Эйзенхауэру, что на восточном, наветренном берегу Сицилии, где предстояло высаживаться английской 8-ой армии, погодные условия, несомненно, останутся вполне благоприятными. Однако на южном берегу острова, в американском секторе ситуация будет очень трудной. Более того, часть американских подразделений отбыла из портов Туниса и пересекала Средиземное море на самоходных десантных баржах и других малых плавсредствах. Возникал риск, что многие из них не выдержат шторма и могут пойти ко дну во время перехода морем.

Останавливать конвои было уже поздно. Радиограммы могут дойти не до всех соединений. Одни из них продолжат свой путь, другие — нет. Каннингхэм, имевший почти четверть вековой опыт службы на Средиземном море, знал, что в этих местах на заходе солнца ветер обычно приобретает характер резких порывов и его напор ослабевает. Уповая на это, он с трепетом в сердце решил позволить событиям развиваться по намеченному графику. В полдень флотилии десантных судов начали выходить из Гранд-Харбора в открытое море. Каннингхэм видел, как они зарывались в высокие волны, временами полностью исчезая из вида.

Ближе к вечеру, стараясь чем-то себя занять, командующий флотом вместе со своим начальником штаба отправились на один из аэродромов. Это было не самое лучшее место для посещения. Казалось, все небесные ветра ревели и завывали вокруг контрольной вышки. После 20.00 ветер стал определенно стихать. С наступлением сумерек начали стартовать транспортные самолеты с десантниками и планеры. Они поднимались на высоту всего 150–200 метров в парах с буксирующими их самолетами. Иногда один самолет тащил за собой два или три планера, и их неяркие навигационные огни можно было видеть еще далеко. В бледных отсветах луны они походили на огромных летучих мышей. И лишь временами, когда стихали порывы ветра, можно было расслышать рокот моторов.

Как выяснилось, в штормовой погоде имелись свои плюсы для союзников. Итальянская авиаразведка давно обнаружила крупные войсковые конвои союзников, двигавшиеся с разных направлений к центру Средиземного моря, и аккуратно фиксировала все их передвижения. Командование противника сделало совершенно правильное предположение о том, что готовится крупная десантная операция на Сицилии. Поэтому с начала июля гарнизоны на сицилийском побережье находились в состоянии повышенной готовности. Итальянский флот

организовал круглосуточное патрулирование. Но именно в ночь на 10 июля гарнизоны, успокоенные непогодой, пребывали в уверенности, что при таких условиях никто не решится высаживать десант, и позволили себе расслабиться. Сиракузы и Аугуста находились совсем близко от мест высадки, но «итальянские моряки укрыли свои суда в бухтах, а сами укрылись в постелях».

В течение ночи конвои и эскадры союзников соблюдали полное радиомолчание. Только около 5.00 Каннингхэм получил радиограмму, сообщавшую, что, в целом, высадка идет успешно, и что английская морская пехота смогла высадиться даже на левом фланге канадцев, к западу от мыса Корренти и к юго-западу от мыса Пассеро. Адмирал отлично знал это место, пожалуй, самое худшее при штормовом ветре, дувшем с данного направления, поскольку оно было слишком открытым. Он так обрадовался, что немедленно прошел в кабинет Эйзенхауэра и сообщил ему эту новость. С того момента начали поступать донесения об успешных высадках практически во всех пунктах. В первые часы операции союзники почти не встречали сопротивления.

Утором Каннингхэм поднялся на борт быстроходного минного заградителя «Абдиель» и отправился к сицилийскому побережью. На южных пляжах, где высаживались американцы, все еще грохотал сильный прибой. Многочисленные десантные суда, выброшенные на берег, свидетельствовали, в каких сложных условиях им приходилось выполнять свою задачу. Высадка, которой руководил старый знакомый Каннингхэма контр-адмирал Алан Кирк, проходила особенно трудно. Ему достался абсолютно открытый наветренный берег. Каннингхэм приказал просигналить ему свои поздравления. С мостика «Абдиеля» удалось рассмотреть следы недавнего сражения; воронки от авиабомб, группки спешно отступавших итальянских солдат далеко впереди. Вдали слышался гул артиллерийской канонады или бомбежки.

Войска союзников быстро продвигались вперед. Единственная по-настоящему опасная ситуация сложилась у Гелы, где 11 июля немцы предприняли мощную контратаку против американской 1-ой дивизии. Ожесточенный бой длился с 8.00 до 16.30. В какой-то момент немецкие тапки даже прорвались на пляж. Но американцы держались стойко, поддерживаемые огнем тяжелой морской артиллерии. Особых успехов добился монитор «Аберкромби» со своими 15-дюймовыми орудиями. В конечном итоге опасный прорыв был ликвидирован. Паттон признался, что ситуация тогда сложилась очень рискованная.

В последующие дни флоту пришлось действовать очень активно. Корабли обеспечивали снабжение армии, доставляли подкрепления, организовывали противолодочное и противовоздушное патрулирование вблизи огромного количества транспортов, разгружавшихся у пляжей. Крейсеры и эсминцы поддерживали армию артиллерийским огнем. Каннингхэм стал свидетелем того, как его прежний флагманский корабль «Уорспайт» обстрелял Катанию из своих 15-дюймовых орудий. Выходя на артиллерийскую позицию, линкор развил весьма приличную для такого престарелого корабля скорость в 23,5 узла. Каннингхэм почел себя обязанным просигналить ему: «Операция проведена отлично. Чувствуется, что когда старушка задерет юбки, она еще может бегать».

Сиракузы были заняты уже к вечеру первого дня и превратились в важнейший порт снабжения. После упорных боев, на рассвете 13 июля союзники захватили Аугусту. Таким образом, военный флот получил защищенную якорную стоянку, пригодную для большого числа кораблей практически любого размера. После первоначальной задержки войска генерала Патто-на осуществили впечатляющий прорыв, захватив к 22 июля Марсалу, Трапани. Палермо и 45.000 пленных. За две недели они очистили от противника всю западную оконечность острова. Дальнейшее продвижение американцев на восток проходило по прибрежной скалистой дороге в направлении Мессины. Отступавшие немцы сделали ее местами почти непроходимой, взрывая тоннели. Тем не менее. Паттон успешно продвигался, высаживая с кораблей десантные части: за линией фронта противника и не давая ему закрепиться. Каннингхэм очень комплиментарно отозвался о действиях американского генерала, считая их «великолепным примером надлежащего использования морской мощи».

На Сицилии американцы под руководством Паттона явно обставили англичан. 8-я армия Монтгомери застряла под Катанией, где доминировал мощный бастион на горе Этна. Эйзенхауэр втайне радовался, что американцам удалось взять своеобразный реванш за неудачи в Тунисе.

Что касается военного флота, то во время вторжения он понес совсем небольшие потери. С 10 по 31 июля Западная оперативная группа потеряла эсминец, минный тральщик, одно грузовое судно и 2 эскортных корабля. В восточном секторе противнику удалось потопить 6 транспортов, суммарным тоннажем 41.509 т. Особенно болезненно было воспринято потопление госпитального судна «Таламба». 10 июля его разбомбила фашистская авиация, хотя белый корабль с большими красными крестами на бортах и верхней палубе, полностью освещенный, не вызывал сомнений в

своем функциональном предназначении. Не обошлась без боевого крещения и мощная эскадра Алджернона Уиллиса в составе 4 линкоров и 2 авианосцев, которая осуществляла дальнее прикрытие высадки десанта. В ночь на 16 июля одиночный немецкий самолет торпедировал авианосец «Индомитебл». Ситуация получилась глупейшая: стояла тихая лунная ночь, авианосец шел в плотном окружении эскортирующих эсминцев, в небе над эскадрой кружили многочисленные истребители прикрытия. Тем не менее, «Индомитебл» получил торпеду и был серьезно поврежден. Как впоследствии пояснили Каннингхэму, пилоты палубной авиации не смогли идентифицировать самолет противника, который вроде бы выполнил IFF (identification — friend or foe). Командующего их оправдания не впечатлили. В назидание он прочел пилотам авианосца нотацию, указав, что любой самолет, представляющий угрозу эскадре и не подавший отчетливый опознавательный знак, надлежит немедленно атаковать. Кроме авианосца из боевых кораблей во время обстрела побережья получили повреждения легкие крейсера «Клеопатра» и «Ньюфаундленд».

Все перечисленные потопленные либо поврежденые корабли пострадали от авиации и береговой артиллерии. Против ожидания, подводные лодки противника не смогли оказать серьезного противодействия операции «Хаски». Напротив, вторжение на Сицилию обернулось большими потерями для подводников стран Оси. действовавших в Средиземном море. С 11 июля по 22 августа союзники уничтожили 8 итальянских и 2 германских подводных лодки, в основном у берегов Сицилии и Южной Италии. Только 12 июля погибли 3 вражеских подводных лодки. В тот же день итальянская субмарина «Бронцо» сдалась в плен близ Сиракуз четырем английским тральщикам, которые притащили ее в Гранд-Харбор на буксире с белым флагом, развивающимся над флагом итальянским.

Пленение итальянской подлодки получило продолжение в виде довольно неприятной истории. Британское Адмиралтейство строжайше запретило публиковать в печати или сообщать по радио о фактах уничтожения и тем более захвата подводных лодок противника, чтобы сохранить втайне этот случай, если вражеские коды и шифры попадут в руки англичан. Ситуация с пленением «Бронцо» действительно получилась весьма неординарная, и Эйзенхауэр в полной невинности рассказал об этом двум журналистам. Те немедленно разнесли новость по всему миру. Реакция последовала незамедлительно. Из Адмиралтейства пришла радиограмма, вопрошавшая в самых суровых тонах, почему секретная информация вопреки всем

правилам и установлениям стала достоянием гласности. Это означало, что кому-то из офицеров штаба Каннингхэма не миновать крупных неприятностей. После короткого совещания моряки решили сообщить в Лондон, что во всем виноват главнокомандующий. Они здраво рассудили, что Эйзенхауэр окажется Адмиралтейству «не по зубам». Так оно и вышло. Больше об этом проколе они ничего не слышали.

19 июля, когда срок полномочий адмиралов Роллингса и Хевитта в качестве командующих Западным и Восточным оперативными соединениями подошел к концу, можно считать окончанием операции «Хаски». Высадка 7-й американской и 8-й британской армий завершилась. Дальнейшие доставки подкреплений и снабжения войскам на Сицилии превратились в рутинную работу, осуществляемую под общим руководством командующего флотом.

В первом эшелоне союзники высадили 160.000 человек, штурмовавших слабо защищенный берег. Во втором эшелоне — еще 350.000, которых поддерживала самая большая на тот момент армада кораблей и самый большой военно-воздушный флот. В какой-то момент Эйзенхауэр вдруг осознал, что эта чудовищно громадная сила против столь малой цели является тратой ресурсов с минимальной отдачей. Понял ли это Каннингхэм? Очень сомнительно. Эйзенхауэр же подумал, что немцы вздохнут с облегчением, когда узнают, что союзники хотят захватить Сицилию, а не что-нибудь поважнее. Он предположил, что они займут глухую оборону, скуют армии союзников и ускользнут на материк.

И оказался совершенно прав. Итальянцы сдавались в плен тысячами, но две немецкие дивизии сражались умело и отчаянно, так что сицилийская кампания развивалась в полном соответствии с его предположениями и была осуждена практически всеми военными историками. Монтгомери к Мессине не стремился, он туда еле полз. Они с Паттоном продолжали соперничать между собой, пока, наконец, американский генерал, взбешенный отведенной ему пассивной ролью, не ударил на свой страх и риск в направлении Палермо — в сторону от немцев, но прямиком в первые полосы газет. 17 августа его люди одержали победу. Отличные бойцовские качества, продемонстрированные американцами в горных боях, остались единственным светлым пятном в этой печальной кампании. Немцы ушли на материк, продержав 38 дней полмиллиона союзных войск и выведя из строя 20.000 бойцов против своих 12.000.

На Мальте вновь царило оживление. Каннингхэму доставляло громадное удовольствие наблюдать, как остров восстанавливает

свои функции мощной военно-морской базы. Его радовал вид гавани, полной кораблей, прибывающие крейсеры, эсминцы, целые флотилии малых судов. 14 июля адмирал писал домой: «Теперь, когда я смотрю из окна моего кабинета, Гранд-Харбор выглядит так же, как и в прежние времена. Внизу стоят на якоре два линейных корабля („Нельсон“ и „Родней“) — первые линкоры, прибывшие в бухту с тех пор, как я нанес сюда короткий визит на „Уорспайте“ в декабре 1940 г. Уиллис сказал что возвращаясь, он просто дрожал от волнения; и я должен признаться, что испытывал те же чувства».

В одну из тех июльских ночей Каннингхэму пришлось пережить «весьма средненький, но очень шумный налет». Мощная и отлично отлаженная противовоздушная оборона Мальты работала как часы. Рев и грохот наземных зенитных батарей, многократно усиленный стрельбой корабельной артиллерии, стоял невообразимый. Каннингхэм с Ройером Диком наблюдали эту картину с крыши адмиралтейского здания. Все небо было расчерчено лучами прожекторов и цветными пунктирами очередей трассирующих снарядов, освещавших облака и окрестности яркими вспышками разрывов. Через несколько минут бухту, доки и большую часть города окутало толстое покрывало белесого дыма, над которым словно островки возвышались крыша адмиралтейского здания и несколько церковных колоколен.

25 июля Каинипгхэм вылетел обратно в город Алжир, чтобы заняться текущими вопросами командования флотом. Там его застало известие о ниспровержении Муссолини, и о том, что король Италии принял на себя командование вооруженными силами и назначил маршала Пьетро Бадольо премьер-министром. Италия явно катилась к краху. Это было видно уже по боям в Сицилии, когда сотни итальянских солдат бросали оружие, и переодевались в гражданское платье.

В последующие несколько недель Каннингхэм регулярно совершал перелеты между Алжиром, Мальтой и штаб-квартирой Эйзенхауэра, разместившейся близ города Туниса. Союзное командование изучало и обсуждало планы дальнейших действий после оккупации Сицилии. Изучение вопроса о будущих операциях привело генералов к заключению, что при вторжении в южную Италию через узкий Мессинский пролив наступление неизбежно замедлится, если его не поддержать одновременным крупномасштабным вторжением значительно севернее. Предпочтение отдали району Неаполя. Объединенный Комитет Начальников Штабов дал свое согласие и разработка плана операции «Авалаиш» по высадке десанта в залив Салерно началась.

После захвата Мессины начались приготовления к броску через пролив в Италию. На сицилийском берегу Мессинского пролива союзники установили огромное количество артиллерийских орудий для прикрытия высадки десанта на противоположный берег. Эта операция, вошедшая в анналы Второй мировой войны под названием «Бэйтаун», осуществилась 3 сентября 1943 г. под энергичным руководством контр-адмирала Р.Макгригора. Ей предшествовала интенсивная бомбардировка береговых батарей в районе Регио и мыса Пилларо силами флота, в том числе линкоров «Нельсон», «Родней», «Уорспайт» и «Вэлиент».

На рассвете 3 сентября под прикрытием мощнейшего артиллерийского огня полевых батарей, крейсеров и мониторов две дивизии 8-ой английской армии устремились через пролив. Каннингхэм, наблюдавший за вторжением с борта эсминца «Тартар», наконец-то осознал, сколько сил и средств тратится союзниками впустую в средиземноморской кампании. «Никогда, пожалуй, со времен Галлиполи я не видел и не слышал такой канонады. Фактически, это была пустая трата времени и боеприпасов. Итальянцы воевать не собирались, а немцы уже отступили на север. Никакой ответной стрельбы не наблюдалось, лишь время от времени один из наших плохо нацеленных снарядов плюхался посреди пролива. Если бы не рев и грохот огромного количества орудийных стволов, это можно было принять скорее за большой водный праздник, чем за вторжение на территорию противника. Наши люди назвали это „регатой в Мессинском проливе“. Тем не менее, было интересно наблюдать, как танкодесантные суда выгружали тапки, упираясь носами прямо в оливковые рощи, как с других судов потоком шли на берег солдаты, пушки, грузовики, амуниция. Поскольку у меня было еще много дел, я пообщался с Макгригором, и более не стал там задерживаться».

Главную десантную операцию планировалось провести в заливе Салерно с последующим захватом Неаполя с его прекрасными портовыми сооружениями. Первоначально Каннингхэм предпочитал высадить десант в районе Рима, но его предложение отклонили, поскольку тот район находился за пределами дальности действия союзных истребителей берегового базирования. В то же время в Северную Италию подтягивались мощные германские подкрепления. Даже залив Салерно находился за пределами досягаемости союзных истребителей всех типов, за исключением новейших американских, но и они могли провести над районом боевых действий не более 20 минут оперативного времени.

17 августа на совещании под председательством Эйзенхауэра дата начала операции «Аваланш» была назначена на 9 сентября. Командование военно-морскими силами, обеспечивавшими высадку десанта, возлагалось на вице-адмирала флота США Кента Хэвитта. Наземными операциями руководил американский генерал Марк Кларк. Заместителями военно-морского командующего стали командор Джеффри Оливер, отвечавший за высадку английских подразделений, и контр-адмирал флота США Джон Холл. Контр-адмирал Филипп Вайян, державший свой флаг на крейсере «Юриалес» командовал соединением «V» в составе эскортных авианосцев «Юникорн», «Хантер», «Аттэкер», «Сталкер» и «Батлер», которым предстояло обеспечить истребительное прикрытие пляжей. На соединение «Н» под командованием вице-адмирала Уиллиса возлагалась задача обеспечения прикрытия на случай вмешательства тяжелых кораблей итальянского флота.

Тем временем в обстановке строжайшей секретности Эйзенхауэр и представители нового итальянского правительства подписали документ, известный как «Краткосрочные условия». Он предусматривал полную капитуляцию всех итальянских сил, где бы они не находились, вечером 8 сентября 1943 года. В тот день в 18.30 одновременные заявления о капитуляции должны были сделать Эйзенхауэр и Бадольо. В ночь с 8 на 9 сентября начиналась высадка союзников в Салерно. С объявлением капитуляции главным силам итальянского флота надлежало выйти из Специи в открытом море, где их встретит эскорт британских кораблей и сопроводит на Мальту. Остальные корабли выйдут из Таранто двумя днями позже и также будут сопровождены на Мальту.

Готовившаяся капитуляция итальянцев и сдача их флота держалась в строжайшем секрете. Все газетные корреспонденты, радиожурналисты, фотографы и кинооператоры уже погрузились на корабли, обеспечивавшие прикрытие десанта в Салерно, и потому не осталось никого, кто мог бы описать или сфотографировать капитуляцию итальянского флота. Каннингхэму это обстоятельство показалось весьма досадным. В последний момент он обратился к Эйзенхауэру с предложением, чтобы его личный адъютант капитан III ранга Гарри Батчер, слывший хорошим фотографом, присутствовал при историческом моменте с набором своих камер. Батчер немедленно вылетел на Мальту и там погрузился на «Уорспайт». Именно ему довелось сделать знаменитые на весь мир снимки сдачи итальянского флота.

Каннингхэм считал, что в те сентябрьские дни 1943 г. союзники определенно переборщили с завесой секретности в

отношении прессы. Им с трудом верилось, что итальянцы сдадут свой флот без единого выстрела. Позднее офицер штаба Каннингхэма по связям с общественностью стал жертвой личных нападок и оскорблений, на которые ему нечего было возразить. Масла в огонь подлила обидная радиограмма из Адмиралтейства с требованием выяснить, почему американский морской офицер является единственной персоной, которой позволено «раздавать информацию совками».

В 3.00 9 сентября три новейших итальянских линкора «Рома», «Витторио Венето» и «Италиа» (бывший «Литторио») вышли из Специи. Ранним утром к ним присоединились 6 крейсеров и 8 эсминцев из Генуи. Эскадрой командовал адмирал К.Бергамини, державший флаг на «Рома». В то же утро британский самолет-разведчик доложил, что итальянский флот движется в направлении, предписанном инструкцией. Кораблям Бергамини надлежало пройти вдоль западного берега Корсики и Сардинии и прибыль в точку, расположенную в 20 милях к северу от мыса Гард на побережье Туниса, где в 8.00 10 сентября их будут ожидать корабли союзников.

Однако, около полудня 9 сентября итальянская эскадра, вместо того, чтобы уходить со всей возможной поспешностью на юг. неожиданно повернула на восток, будто намереваясь пройти между Корсикой и Сардинией, двигаясь в направлении Маддалены. Союзники крайне удивились и встревожились, поскольку к тому времени немцы уже контролировали все порты и аэродромы на Корсике и Сардинии. В своих мемуарах Каннингхэм даже высказал предположение, что приказ изменить курс Бергамини отдали немцы от имени итальянского командования. Около 16.00, словно вспомнив о том, что на островах уже обосновались германские войска и авиация, итальянский флагман повернул на запад. Но было уже поздно. Почти в тот же момент над его кораблями появились бомбардировщики «дорнье — 217», несущие новое «чудо-оружие» фюрера — тяжелые радиоуправляемые планирующие авиабомбы Х-1400.

Первая такая бомба, массой 1570 кг., попала в полубак «Рома» по правому борту. Она пробила все палубы, отсеки конструктивной подводной зашиты линкора и взорвалась в воде под корпусом корабля, вызвав большие разрушения его подводной части. В считанные минуты вода затопила машинное отделение, электростанцию и два котельных отделения. Корабль покинул строй и резко сбавил ход. Несколько минут спустя вторая планирующая бомба ударила в палубу линкора позади второй башни главного калибра. Она также прошила все палубы и

взорвалась в носовом машинном отделении. Начавшийся большой пожар вызвал детонацию носовых артиллерийских погребов. От страшного взрыва трехорудийная башня главного калибра вылетела вверх, словно пробка, и с грохотом рухнула в море. Флагман итальянского флота переломился пополам в районе носовой надстройки и пошел ко дну, унеся с собой жизни 1253 человек из 1849, составлявших его экипаж. Погиб и сам адмирал Бергамини. Такая же бомба попала в «Италиа». Линкор принял около 1200 т. воды, но сохранил способность идти своим ходом в составе эскадры.

В 6 утра 10 сентября итальянскую эскадру встретили «Уорспайт», «Вэлиент» и сопровождавшие их эсминцы. На борт итальянского флагманского корабля «Эуджинио ди Савойя», на котором держал свой флаг адмирал Ромео Олива, принявший командование после гибели Бергамини, поднялся капитан I ранга Томас Браунригг. «Савойя», возглавлявший итальянскую колонну, стал в кильватер «Уорспайту» и «Вэлиенту». Английские эсминцы двигались справа и слева от итальянской колонны.

В полдень, когда корабли проходили мимо Бизарты, Каннингхэм с Эйзенхауэром вышли в море на эсминце «Хэмблдои», чтобы посмотреть на них. Впоследствии старый адмирал вспоминал; «Для меня это было самое впечатляющее зрелище, потрясшее меня до глубины души. Я видел наяву, как сбылась моя самая смелая мечта, которую я вынашивал несколько лет. Вид моего старого флагманского корабля „Уорспайта“, который три года назад нанес итальянцам первый удар, а теперь вел своих прежних противников, наполнил меня чувством величайшей гордости, которое живет во мне до сих пор. Я этого никогда не забуду. Я приказал просигналить мои поздравления „Уорспайту“ и сообщить, что он с полным правом занимает свое место во главе этой колонны».

Итальянская эскадра вошла в Гранд-Харбор 11 сентября. Там ее уже ожидали линейные корабли «Андреа Дориа», «Кайо Дуилио», 2 крейсера и эсминец, пришедшие за день до этого из Таранто. 11 сентября Каннингхэм вылетел на Мальту для встречи с итальянским адмиралом Альберто да Зара, командовавшим эскадрой из Таранто, чтобы дать ему инструкции по разоружению и размещению итальянского флота. Адмирал да Зара сошел на берег у здания таможни, где его встретили со всеми военными почестями. До кабинета командующего в бастионе Ласкарис ему достаточно было пройти 60 ступенек винтовой лестницы. Однако Каннингхэм подумал, что итальянскому адмиралу полезно будет посмотреть, что сотворила с Мальтой авиация стран Оси, а мальтийцам посмотреть на него. Поэтому англичане прокатили

да Зара по улицам Валетты на автомобиле. При этом сопровождавший его Ройер Дик испытывал определенное беспокойство, как бы мальтийцам не пришло в голову забросать итальянского адмирала камнями.

Каннингхэму да Зара показался довольно приятным человеком. Он хорошо говорил по-английски и, естественно, стильно переживал из-за ситуации, в которой оказался. Все вопросы удалось быстро урегулировать. Предложения союзников практически не встретили возражений. В тот же день, 11 сентября Каннингхэм послал в Адмиралтейство знаменитую радиограмму: «Рад известить Ваших Превосходительств, что итальянский линейный флот стоит на якоре под прицелом орудий мальтийских фортов».

13 сентября из Таранто прибыл последний боеспособный итальянский линкор «Джулио Чезаре». К 21 сентября 1943 года итальянцы сдали союзникам 5 линейных кораблей, 8 крейсеров, 33 эсминца, 1 гидроавиатранспорт и 34 подводных лодки, не считая малых боевых кораблей и 101 торгового судна, суммарным тоннажем 183.591 т.

Еще будучи в Бизерте и убедившись в том, что итальянский флот действительно сдается, Каннингом решил, что теперь союзникам ничто не помешает захватить Таранто, если по горячим следам событий ввести туда эскадру. Эйзенхауэр также загорелся этой идеей. Главная трудность заключалась в том, чтобы найти войска для такого предприятия. По счастью, под рукой оказалась английская 1-ая воздушно-десантная дивизия. Первоначально Каннингхэм рассчитывал отправить их 9 сентября, но Эйзенхауэр захотел сделать это еще быстрее. Адмирал ответил, что если главнокомандующий смог найти солдат, то он сможет найти корабли. Крейсера «Орора», «Пенелопе», «Сириус». «Дидо» минный заградитель «Абдиель» и американский крейсер «Бойз» немедленно приняли на борт солдат вместе со снаряжением и вечером 8 сентября вышли из Бизерты.

Операция проходила не без риска. Разведка сообщила, что германские торпедные катера ставят мины в гавани Таранто, и хотя Каннингхэм не сомневался, что итальянский флот не окажет сопротивления, за форты и батареи поручиться никто не мог, тем более что их могли захватить немцы. Поэтому командующий отдал приказ вице-адмиралу Артуру Пауэру на Мальте поднять флаг на «Хоу» и идти вместе с «Кингом Джорджем V», флотилией эсминцев и несколькими тральщиками к Таранто на случай, если ситуация будет развиваться не так, как все надеялись.

После рандеву с крейсерами Пауэр принял на себя командование операцией. По пути английская эскадра встретила

соединение итальянского флота, вышедшее из Таранто через протраленный проход и направлявшееся на Мальту сдаваться. Пустив вперед тральщики, Пауэр ввел свои корабли в гавань Таранто ближе к вечеру 9 сентября. Не встретив сопротивления, крейсеры начали выгрузку войск и снаряжения. Именно в этот момент союзникам пришлось убедиться в правильности разведданных относительно новых мин. Войска еще высаживались, когда стоявший на якоре «Абдиель» взорвался на мине и затонул в течение нескольких минут с большими потерями в личном составе, особенно среди тяжело экипированных солдат. Их гибель, а также потеря отличного корабля, так хорошо послужившего во время войны на Средиземном море, переживалась англичанами очень болезненно. Остальные войска высадились благополучно. Они заняли город и даже продвинулись по сельской местности на север, чтобы позднее соединиться с 8-ой армией.

Капитуляция Италии и успешный десант в Таранто породили у союзников определенную эйфорию относительно предстоящей высадки в заливе Салерпо. Конечная цель операции «Аваланш» заключалась в захвате Неаполя, мостов и близлежащих аэродромов по фронту протяженностью около 40 миль, а также установлении контроля над дорогами, пересекавшими обширную равнину Салерно. Операцию осуществляла американская 5-ая армия под командованием генерала Марка Кларка. Морской частью операции руководил вице-адмирал флота США Кент Хевитт. Контр-адмирал флота США Джон Холл командовал южной ударной группой, обеспечивавшей высадку американского 6-го корпуса и его снабжение с открытых пляжей к югу от реки Селе. Коммондор Дж. Н.Оливер руководил высадкой английского 10-го корпуса под командованием генерал-майора Ричарда Макгрири. Англичане высаживались на пляжах, расположенных в 3 милях к юго-востоку от города Салерно. Таким образом, места высадки англичан и американцев находились на расстоянии около 15 миль друг от друга.

Первые волны десантников высадились на пляжи ранним утром 9 сентября без предварительной артиллерийской подготовки. Такова была воля армейских командиров, которым хотелось застать противника врасплох. Моряки предпочли бы высадку при свете дня, предварив ее хорошим артобстрелом, но они имели четкие инструкции слушаться генералов.

Вечером предшествующего дня Эйзенхауэр и Бадольо выступили по радио, объявив о капитуляции Италии. В 5 утра итальянский король, Бадольо и другие крупные военные руководители вылетели из Рима в южном направлении под

защиту союзных войск. Никто не побеспокоился о том, чтобы отдать необходимые распоряжения итальянским сухопутным силам, численность которых составляла около 1.700.000 человек. Немцы разоружили большинство из них, а остальные смешались с местным населением, побросав оружие и военную форму. За одну ночь Италия превратилась в оккупированную страну.

Прознав о предстоящей высадке десанта немцы разоружили и распустили гарнизон Салерно, а сами заняли оборонительные позиции. Десант сразу же встретил упорное сопротивление, которое удалось преодолеть только к вечеру первого дня. Пляжи перешли в руки союзников, а немцы организованно отступили. Однако радоваться было рано. Немецкая полевая артиллерия оставалась на господствующих высотах и держала под прицелом пляжи, противник концентрировал войска и бронетехнику для контратаки. Немцы приготовили наступавшим и сюрприз — радиоуправляемые планирующие авиабомбы. В тот день, 9 сентября они уже «угостили» таким бронебойным фугасом своих бывших союзников, потопив линкор «Рома», а теперь готовились опробовать их на кораблях англо-американской эскадры прикрытия.

Утром 11 сентября американский крейсер «Филадельфия», действовавший в составе сил артиллерийской поддержки, едва избежал попадания X — 1400. Он получил серьезные повреждения от близкого разрыва, но смог продолжать операцию. 9 минут спустя однотипный крейсер «Саванна» получил попадание. Бомба пробила орудийную башню и взорвалась в нижних помещениях, причинив серьезные повреждения и перебив около 100 человек. Те, кто видел эту картину со стороны, думали, что кораблю пришел конец. Однако он остался на плаву, и дошел до Мальты свои ходом. В мальтийских доках он получил косметический ремонт, после чего ушел в США для капитальной починки.

В ночь на 12 сентября немцы провели серию контратак, которые едва не закончились для союзников катастрофой. Противник захватил маленький городок Баттинаглия и оттуда нанес стремительный удар, намереваясь прорваться к морю через брешь между английским и американским секторами. Ситуация становилась опасной. Союзники удерживали слишком узкий плацдарм, размеры которого не позволяли разместить полевую артиллерию и использовать ее с максимальной эффективностью. Оросительные каналы и апельсиновые рощи создавали серьезные препятствия для танков, в то время как пляжи, переполненные солдатами, плотно уставленные пушками, автомобилями и грузами, подвергались интенсивному артиллерийскому обстрелу.

Союзники контролировали аэродром в Монтекорвино. но он также находился под обстрелом, и мог использоваться только для вынужденных посадок.

В течение всего дня 12 сентября корабли поддерживали десант мощным артиллерийским огнем. Были задействованы подкрепления из Сицилии и Северной Африки. Крейсеры «Юриалес», «Сцилла» и «Харибдис» понеслись в Триполи, чтобы принять на борт войска. Немцы действовали в своем обычном стиле. Перед рассветом 13 сентября они бомбили госпитальные суда «Ньюфаундленд» и «Лейчестер», стоявшие в заливе при полном освещении. «Ньюфаундленд» затонул с большими потерями в личном составе. В тот же день в крейсер «Уганда» попала радиоуправляемая бомба и причинила ему серьезные повреждения, по он смог добраться до Мальты.

13 сентября на берегу стал совсем тяжелым днем. Немцы провели стремительную атаку вдоль реки Сели, не дойдя всего 3 миль до пляжей, и вбил глубокий клин между английским и американским плацдармами. На следующий день американцам пришлось еще больше потесниться и ситуация на суше стала угрожающей. Кент Хевитт не менее пессимистически оценивал и положение на море. Его очень беспокоили потери в кораблях. Около 15.00 14 сентября Хевитт запросил у Каннингхэма авиационную поддержку и тяжелые корабли для обстрела позиций противника. Командующий флотом ответил, что «Вэлиент» и «Уорспайт» уже в пути. Каннингхэм на всякий случай также приказал «Нельсону» и «Роднею» идти в Аугусту и стоять там наготове.

14 сентября пошел уже третий день с начала операции, а союзники не смогли продвинуться ни на миллиметр. Более того, генерал Кларк решил перевести свой штаб на английский корабль «Хилари» и оттуда руководить боем на суше. Хевитт приказал всем судам, находившимся в зоне операции, приготовиться к переброске войск из южного сектора в северный, или наоборот. Разгрузка всех транспортов в южном секторе приостановилась на случай возможной эвакуации.

По счастью, на месте нашелся единственный трезво мыслящий человек — коммодор Оливер. Прибыв на штабной корабль Хевитта он обнаружил, что там разрабатывают планы по переводу штаба генерала Кларка на «Хилари», переброски частей английского 10-го корпуса из северного корпуса в южный, а частей американского 6-го корпуса — в противоположном направлении. Оливер спокойно объяснил Хевитту, что находившийся на берегу армейский штаб в полном составе насчитывает около 2000 человек и примерно 500 автомобилей.

Разместить все это хозяйство на «Хилари» не представляется возможным. Англичанин также твердо заявил, что характер пляжей и сила противодействия противника делают операцию по переброске войск, находящихся под ударом, из одного сектора в другой абсолютно невыполнимой. Теперь войскам на берегу остается только сражаться до последнего, а флот, со своей стороны, окажет им всю возможную поддержку артиллерийским огнем.

Известие о намерении Кларка перейти со своим штабом на корабль привело Эйзенхауэра в бешенство. Он кричал, что штаб должен уходить последним и что Кларк должен продемонстрировать дух морского капитана и, если необходимо, пойти на дно вместе со своим кораблем. «5-я армия должна брать пример с русских в Сталинграде, она обязана держаться до последнего»!

По мнению Каннингхэма, дальнейший успех зависел от того, смогут ли союзники удержать плацдарм и продолжить выгрузку людей, артиллерии, боеприпасов и продовольствия. Это, в свою очередь, зависело от безопасности флангов береговой линии, протяженностью примерно в 40 км., на которой осуществлялась высадка десанта. Пляжи и прилегающая местность были абсолютно ровными, но фланги у города Салерно на севере и Агрополи на юге имели гористый характер. Именно стрельба полевых батарей с господствующих высот по судам в заливе заставила прекратить разгрузку. Прорыв немцев к пляжам в центральной части равнины вдоль реки Селе был не так опасен, как действия их артиллерии на флангах, поскольку по мере приближения к морю они попадали под огонь корабельных орудий. Любая попытка полной или частичной эвакуации с одного из узких плацдармов могла окончиться только поражением с самыми губительными последствиями.

1-5 сентября, когда «Уорспайт» и «Вэлиент» прибыли на место, германское наступление вдоль реки Селе продолжалось. Все боевые корабли, имевшиеся там в наличии, участвовали в бомбардировке. Линкоры также включились в бой, открыв огонь с дистанции около 20 км. Вся морская авиация Средиземноморского флота переключилась на бомбовые удары по скоплениям войск и техники противника. Их непрерывные налеты прочно отрезали наступавшие части от получения подкреплений. Главный калибр линкоров безжалостно крошил артиллерию, танки. грузовики и солдат передовых немецких формирований. К 16 сентября ситуация на суше полностью стабилизировалась. С юга уже приближалась 8-я британская армия под командованием Монтгомери.

Вскоре после полудня 16 сентября «Уорспаит», только что завершивший уже третий по счету в тот день обстрел позиций противника, настигло прямое попадание радиоуправляемой авиабомбы. Она пробила шесть палуб и взорвалась в нижних помещениях, разрушив и затопив 4 из 5 котельных отделения линкора. Еще две таких бомбы взорвались в опасной близости справа и слева по борту. Старый корабль на малой скорости вышел из боя, но к 15.00 морская вода залила его последнее котельное отделение и подача пара прекратилась. После полной приключений буксировки через Мессинский пролив 19 сентября его привели на Мальту. Позднее он ушел в Гибралтар, в сухом доке которого Каннингхэм лично побродил под днищем своего старого флагмана, осмотрев две громадные подводные пробоины.

17 сентября Каннингхэм посетил зону операции в заливе Салерно на эсминце «Оффа». Он побывал на штабном корабле Кента Хевитта и обсудил с ним ситуацию. Затем командующий флотом проследовал в северный сектор, где высадились англичане, и отобедал с коммодором Оливером на «Хилари». Оливер пребывал в своем обычном расположении духа — спокойный, невозмутимый, полностью уверенный в конечном успехе операции. Горы, возвышавшиеся на горизонте, люди, словно муравьи трудившиеся на пляжах за разгрузкой продовольствия и боеприпасов, флотилии шлюпок и десантных судов, сновавших туда и обратно между большими транспортами и берегом, живо напомнили старому адмиралу Галлиполи 1915 года. Крейсеры методично обстреливали позиции противника. В промежутках между их залпами слышался отдаленный рокот артиллерии где-то в глубине территории.

К 18 сентября кризис окончательно миновал. Немцы отступили, а союзники прочно закрепились в долине Салерно. В отчете адмирала Хевитта об операции «Аваланш» есть фраза: «Успех высадки в Салерно предопределила корабельная артиллерия». Этот факт признало и германское командование и в последующем военные историки.

22 сентября Каннингхэм прибыл в Таранто, чтобы прояснить некоторые вопросы по итальянскому военному флоту и торговому судоходству. Главная проблема, по мнению адмирала, заключалась в том. что «Краткосрочные условия», подписанные 3 сентября на Сицилии, вырабатывали генералы, не проконсультировавшись с военными моряками. Свою цель Каннингхэм видел в том, чтобы заполучить контроль над итальянским торговым флотом или тем, что от него осталось, и как можно скорее заставить его работать на союзников.

Морской министр Италии адмирал Коуртоп, хотя и выглядел

подавленным, принял Каннингхэма вполне дружелюбно и они без особого труда пришли к соглашению. Поскольку в тот момент официально признанного итальянского правительства попросту не существовало, соглашение в форме документа подписали Каннингхэм и Коуртон. Позднее итальянский адмирал выполнил все взятые на себя обязательства. И только те итальянские командиры, которые не смогли вывести свои корабли из Специи, потопили их в гавани. Немцы без долгих разговоров их расстреляли.

Представители США и Великобритании желали, чтобы все условия капитуляции подписал Бадольо, с соблюдением определенной церемонии. Каннингхэм предложил, чтобы сценой для подписания исторического документа послужил один из линейных кораблей соединения «Н» Эйзенхауэр согласился и поручил адмиралу сделать необходимые приготовления. Первоначально Каннингхэм намеревался поднять флаг на своем прежнем корабле «Роднее», но поразмыслив хорошо, решил, что местом церемонии все-таки должен стать «Нельсон», флагманский корабль адмирала Уиллиса.

В церемонии подписания со стороны победителей приняли участие Эйзенхауэр со своим начальником штаба Беделлом Смитом, подчиненные ему три английских командующих родами войск Алексаитер, Теддер и Каннингхэм, губернатор Мальты лорд Горт, вице-адмирал Уиллис, представитель правительства Великобритании Гарольд Макмиллан, представитель правительства США Роберт Мэрфи. К полудню 29 сентября все-перечисленные персоны собрались на борту «Нельсона». Бадольо, де Коуртон и другие итальянские представители прибыли еще раньше. Их встретил караул морской пехоты и вся команда «Нельсона», построенная на палубе. После приема и представления официальные лица спустились в адмиральскую каюту. Эйзенхауэр и Беделл Смит остались с Бадольо наедине, и некоторое время обсуждали условия капитуляции. Затем в присутствии всех остальных были поставлены подписи под документом, вошедшим в историю как «Долгосрочные условия». К разочарованию Каннингхэма, вопрос о распределении итальянского военного флота в тот день так и не был решен. Позднее, уже без его участия, к соглашению Каннингхэма — де Коуртона были добавлены дополнительные пункты, которые его отнюдь не обрадовали.

Между тем, из Англии уже неоднократно поступали известия о том, что здоровье первого морского лорда Дадли Паунда резко ухудшилось. Паунд вместе с Черчиллем принял участие в конференции в Квебеке. Во время заседаний премьер-министр

обратил внимание, что глава военно-морского ведомства выглядит необычно подавленным и тихим. Несколько дней спустя первый морской лорд зашел к Черчиллю и объяснил, что с ним случился сильный приступ. Правая сторона лица Паунда была парализована. Некоторое время все надеялись, что ему полегчает, но вместо этого адмиралу становилось все хуже. Отставку Паунда Черчилль принял незамедлительно. Теперь ему предстояло найти нового первого морского лорда.

«Было бы ложной скромностью пытаться утверждать, будто эта проблема не касалась меня лично самым непосредственным образом». - писал Каннингхэм, — «он (Паунд. — Д.Л.) неоднократно задавал мне вопрос, не соглашусь ли я заменить его на этом посту. Но я всякий раз настойчиво уговаривал его остаться». Действительно, Каннингхэм являлся наиболее очевидной кандидатурой на пост первого морского лорда. Он был самым старшим флагманом по званию и по выслуге лет на всем британском флоте. Ни один английский адмирал в плавсоставе не имел таких боевых заслуг. Поэтому морской министр Э.В.Александер практически без раздумий назвал Черчиллю кандидатуру Каннингхэма.

Однако у премьера на этот счет имелись свои соображения. Черчилль хотел бы видеть на этом посту Брюса Фрэйзера, командующего Флотом Метрополии. 9 сентября 1943 года он написал Александеру: «Я очень тщательно обдумал вопрос о преемнике Паунда, и я не сомневаюсь, что нам следует предложить этот пост адмиралу Фрэйзеру. Каннингхэм — офицер старой школы, существовавшей еще до появления авиации. Эта эпоха ушла с Паундом безвозвратно. Нам же следует идти вперед с более молодыми людьми».

Однако когда Фрэйзера вызвали из Скапа-Флоу и предложили кресло первого морского лорда, он, к большому изумлению и разочарованию Черчилля, не раздумывая, отказался. Конечно, Фрэйзер политично оговорился, что будет служить там. куда его пошлют, но в данный момент он считает Каннингхэма более подходящей кандидатурой. «Думаю, что я пользуюсь доверием моей эскадры, по Каннингхэм пользуется доверием всего флота. Я еще даже не дал пи одного сражения. Если я когда-нибудь потоплю „Шарнхорст“, я, возможно, почувствую себя более уверенно».

За время военных действий на Средиземном море в конце 1942 — первой половине 1943 гг. не раз складывались ситуации, как, например, в заливе Салерно, для разрешения которых требовалось умелое руководство и способность принимать быстрые и верные решения. Каннингхэм полностью подтвердил

свою репутацию военного руководителя крупного масштаба. Но Черчилль все еще сомневался и с большим нежеланием уступил мнению морского министра и военных моряков.

Возможно, премьер-министру не хотелось иметь дело с человеком, обладавшим таким жестким и непреклонным характером. В неопубликованном дневнике Каннингхэма есть запись от 19 февраля 1946 года о его беседе с Э.В.Александером о сентябрьских событиях 1943 года. Последний рассказал, что «… Черчилль совершенно очевидно опасался, что мой приход в Адмиралтейство будет означать проведение слишком независимой линии. Дав окончательное согласие, он сказал: „Получайте своего Каннингхэма, но если Адмиралтейство не станет выполнять то что ему говорят, я разгоню ваш Совет, даже если мне придется уйти вместе, с ним“! Приятно было узнать, что некоторые из моих средиземноморских посланий дошли до родины». Хотя, возможно, Черчилль искренне считал, что из Фрэйзера получился бы лучший первый морской лорд, чем из Каннингхэма.

28 сентября Каннингхэм получил радиограмму от премьер-министра с известием о том, что обсуждается вопрос о замене Дадли Паунда и просьбой прибыть в Англию для консультаций. На следующий день на борту «Нельсона» командующий флотом сказал Эйзенхауэру, что ему, возможно, придется отбыть в Англию, и спросил, не возражает ли он против этого. Эйзенхауэр сразу же объявил, что если Каннингхэму предложат пост первого морского лорда, ему непременно следует согласиться.

1 октября Каннингхэм прибыл в Лондон и отправился прямиком в Адмиралтейство для встречи с морским министром. Он пообщался со всеми членами Совета Адмиралтейства, а также с теми командующими флотами и соединениями, которых ему удалось застать в Лондоне. Каннингхэм прекрасно отдавал себе отчет, что служебный стол не то поле деятельности, где он чувствовал себя наиболее уверенно. Тем не менее, все горячо убеждали его принять пост первого морского лорда: «…Как ни жаль мне было покидать Средиземное море я чувствовал, что должен идти в Адмиралтейство, если весь флот считает, что мне следует занять этот пост». После встречи с премьер-министром вопрос был решен окончательно и бесповоротно. 5 октября в прессе появилось официальное сообщение о назначении адмирала флота Эндрю Брауна Каннингхэма первым морским лордом Великобритании.

7 октября адмирал отбыл в город Алжир, чтобы сдать командование Средиземноморским флотом. Накануне окончательного отъезда Каннингхэма в Англию Эйзенхауэр

устроил в его честь парад союзных войск, которые промаршировали мимо отеля «Сент-Жорж», где размещался штаб ВВС. 14 октября адмирал вылетел в Лондон с аэродрома Мэйзон Бланш. Его провожали лично Эйзенхауэр, английские, американские, французские генералы и адмиралы, офицеры штаба Средиземноморского флота, почти все командиры кораблей и соединений. «Я был очень тронут, в горле стоял комок, как это обычно бывает от нахлынувших глубоких чувств, поэтому мне было очень непросто сказать слова прощания всем моим преданным друзьям и товарищам. Мы вместе пережили трудные времена, но победили, несмотря ни на что. *Я* отбывал, прослужив второй срок на посту командующего Средиземноморским флотом, и я знал Средиземное море лучше, чем любое другое место в мире. Я покидал свои любимые корабли и отважных людей, которые их водили. Я испытывал щемящую тоску».

17 октября 1943 года с заходом солнца флаг адмирала флота на штабном корабле «Мэйдстоун» был спущен. Отбывая в Англию, Каннингхэм оставил письменное обращение к морякам Средиземноморского флота, которое было зачитано на всех кораблях и соединениях: «Я покидаю вас всех на Средиземном море с чувством глубокого сожаления, но также и с гордостью. Мне выпала честь в последний год командовать громадным флотом союзных наций, включавшим все классы кораблей, от линкоров до самых малых судов. Мы можем теперь с удовлетворением оглянуться назад, на проделанную работу. Вы причинили огромный ущерб противнику. Вы перевозили и защищали сотни и тысячи солдат, миллионы тонн грузов. Вы сыграли важнейшую роль в изгнании врага из Африки, в захвате Сицилии и, наконец, вторжении в Италию и возвращении Объединенных Наций на Европейский континент. Это большое достижение, которым вы можете по праву гордиться. Всем вам, кто сражался и испытывал лишения с такой отвагой, стойкостью и решимостью, я говорю самое сердечное спасибо и выражаю самую величайшую благодарность. Нам предстоит проделать еще большой путь, но я убежден, что дух наших народов, воплощенный в тех, кем я имел честь командовать, проведет нас через все испытания к тому дню. когда вы сможете вернуться в свои благословенные земли, к своей работе».

Глава VII
Первый Морской Лорд (1943–1963)

По разительному контрасту с энергичным командованием Средиземноморским флотом, на посту первого морского лорда Каннингхэм проявил совершенно несвойственную ему пассивность. На Средиземном море он полностью контролировал ситуацию и людей. Там события происходили по его воле. В Уайтхолле он ждал, когда они произойдут. В 1943 году Адмиралтейство работало как хорошо отлаженный механизм. Все предпосылки окончательной победы на море уже были созданы. Все трудности, перенапряжения и дефициты первых лет войны уже преодолели его предшественники, и теперь Каннингхэму оставалось только пожинать плоды их трудов.

Громадный, хорошо отлаженный механизм британского военно-морского ведомства без помех катился по проторенной дорожке и осуществлял руководство войной как ежедневную рутину. В качестве командующего флотом Каннингхэм вместе со своими подчиненными все дни напролет усиленно размышлял над тем, какой еще урон можно нанести врагу. Почти все его внимание концентрировалось на предстоящих операциях, за которые он нес ответственность. Темп работы в Адмиралтействе оказался гораздо медленнее. Каннингхэм не переставал удивляться количеству отделов и людей, с которыми надлежало консультироваться, прежде чем предпринять какие-то шаги.

В конце 1943 года в британском Адмиралтействе трудилась сильная команда профессиональных военных. Заместителем первого морского лорда был адмирал Чарльз Кеннеди-Пэрвис, чей здравый смысл, большие способности и знания структуры и методов работы Адмиралтейства освобождали Каннингхэма от значительной части административных обязанностей. Второго морского лорда вице-адмирала Уильяма Уитворта Каннингхэм знал по совместной службе на эсминцах еще в довоенные годы. Именно Уитворт, командуя «Уорспайтом», уничтожил германские эсминцы в Офот-фьорде во время второго сражения за Нарвик.

Третий морской лорд, вице-адмирал Фредерик Уэйк-Уокер прославился в начале войны блестящей работой по выработке методов борьбы с магнитными минами, а также умелым руководством преследования «Бисмарка», во многом благодаря которому германский линкор удалось в конечном итоге

уничтожить. Контр-адмирал Денис Бонд, некогда командовавший «Илластриесом», а затем авианосным соединением Средиземноморского флота, теперь возглавлял в Адмиралтействе отдел морской авиации.

С первых же дней деятельности на посту первого морского лорда Каннингхэм проявил себя как весьма консервативная сила. Ему казалось, что при планировании операций его подчиненные преувеличивают могущество германской авиации, поскольку над ними продолжал довлеть опыт Норвегии, Греции и Крита. Он пытался убедить их, что теперь мощь Люфтваффе уже совсем не та, что в первые три года войны.

В особое негодование первого морского лорда привели судостроительные программы. Сооружение «Вэнгарда» Каннингхэм считал пустой тратой времени и денег. Он искренне сомневался, что последний британский линкор успеет принять участие в воине хотя бы на Дальнем Востоке. В строительстве крейсеров и эсминцев, по его мнению, присутствовала нездоровая тенденция жертвовать огневой мощью в пользу увеличения дальности плавания. Каннингхэму также казалось, что эсминцы стали «слишком большими», превратились в «перевозчиков радарных установок и их обслуги». «…Они могли обнаружить приближение любого противника на воде, под водой и в воздухе, но мало что могли поделать с ним с выходом на дистанцию боя, поскольку их артиллерийское вооружение было явно недостаточным». Каннингхэм добился пересмотра тактико-технических данных крейсеров, но с эсминцами он уже ничего поделать не успел, поскольку их сооружение продвинулось далеко вперед. Впоследствии, правда, ему пришлось признать, что новейшие британские эсминцы отлично проявили себя в войне на Тихом океане.

Являясь по должности начальником генерального морского штаба, Каннингхэм входил в состав Комитета Начальников Штабов. В этом качестве адмирал уже не был так уверен в своих способностях внести более или менее существенный вклад в принятие ответственных решений. Его коллеги генерал Алан Брук, председатель Комитета, и маршал авиации Чарльз Портал имели за плечами большой опыт штабной работы и к тому же достаточно давно работали в Комитете — уже около трех лет. Как уже говорилось, Каннингхэм практически не имел штабной подготовки и, по его собственному признанию, испытывал большие трудности при отстаивании своей точки зрения в устных дискуссиях. Осознавая эту свою слабость, он вообще старался в них не встревать, за исключением тех случаев, когда остаться в стороне было невозможно. Каннингхэм значительно уступал

Бруку и Порталу по интеллекту, не имел таких обширных познаний и способностей, а также опыта общения с министрами правительственного кабинета. Он успокаивал себя тем, что моряки, по выражению лорда Фишера, вообще «не сильны в диалектике». По большей части им дают готовые решения, и они их выполняют.

К заседаниям Комитета Начальников Штабов, на которых часто присутствовал премьер-министр, Каннингхэм готовился не без душевного трепета. Он не сомневался, что Черчилль способен «задавить» практически любого весом своего авторитета и даром убеждения. «Британский лев», кстати, не терпел возражений и прекословия. На заседаниях Каннингхэма всегда поддерживал заместитель начальника генерального морского штаба Невил Сифрет, человек энергичный, способный принимать быстрые и точные решения. Он обладал громадными специальными знаниями, обширной общей эрудицией и являлся незаурядным полемистом.

В плане общего руководства морскими операциями Каннингхэм отлично представлял себе ситуацию на Средиземном море, но был в гораздо меньшей степени осведомлен о том, что происходило в водах метрополии, на Дальнем Востоке и на коммуникациях в Северной Атлантике. Осенние месяцы 1943 г. стали особенно неудачными для германских подводников. По данным британского Адмиралтейства, немцы потеряли не менее 70 субмарин. Потери же союзного судоходства неуклонно уменьшались. И все же, хотя угроза со стороны подводных лодок определенно шла на убыль, до ее полного искоренения было еще очень далеко.

В Адмиралтействе вопросы борьбы с подводными лодками находились в руках контр-адмирала Джона Эдельстена, некогда занимавшего пост начальника штаба Средиземноморского флота при Каннингхэме. Подчиненный ему отдел занимался слежением за подводным лодками, анализом разведданных, проверкой и перепроверкой поступающей информации. Имея почти суеверные представления об этой работе до прихода в Адмиралтейство, Каннингхэм поразился, с какой сноровкой она велась. Аналитическим отделом руководил капитан I ранга Ч.Р.Уинн. В гражданской жизни он трудился адвокатом, но его знания о подводных лодках, их командирах и даже о том, что они думают, были потрясающими. За каждой подводной лодкой, покидавшей вражескую гавань, устанавливалась слежка, и в любой момент каперанг Уинн мог назвать количество, предполагаемое местонахождение и передвижения всех германских подводных лодок, находившихся в море, с удивительной точностью.

Задача воплощения этих знаний в конкретные меры борьбы лежала на широких плечах командующего военно-морскими силами на западных подступах к Англии адмирала Макса Хортона, штаб которого размещался в Ливерпуле.

Помимо противолодочной борьбы операции в водах метрополии подразделялись на две четко различимые формы: те, которые велись в прибрежных водах Англии, и те, которые вел Флот Метрополии на более отдаленных акваториях. Что касается прибрежных действий, то в Ла-Манше и водах южного и восточного побережья Англии почти еженощно происходили стычки с германскими торпедными катерами, вступавшими в бой с английскими эсминцами и сторожевыми кораблями. Особенно ожесточенными были схватки между торпедными катерами, которые велись на коротких дистанциях с применением ручного стрелкового оружия и ручных гранат. Примерно через две недели после официального вступления Каннингхэма в должность первого морского лорда у побережья Бретани произошел бой между английскими кораблями и соединением хорошо вооруженных германских эсминцев и торпедных катеров, который стоил англичанам крейсера «Харибдис», торпедированного и потопленного 23 октября с большими человеческими жертвами.

Флот Метрополии под командованием Брюса Фрэйзера охранял северные коммуникации и выходы в Атлантику. Его главная задача заключалась в эскортировании и прикрытии конвоев, идущих в СССР. Надо сказать, что Каннингхэм считал эту работу «одной из самых неблагодарных в войне на море». Адмирал вообще относился к Советскому Союзу очень настороженно, если не сказать, враждебно: «Наш русский союзник отличался сугубо сухопутным мышлением, и, по-видимому, так и не осознал всех трудностей осуществления конвойных операций далеко за полярным кругом и не испытывал особой благодарности за цепные грузы военных материалов, доставляемые в Архангельск из Соединенных Штатов и Великобритании с огромным риском и потерями среди наших моряков». Что касается самого Каннингхэма, то он, по-видимому, так и не осознал, какое значение для общей победы союзников имела грандиозная и кровавая борьба на Восточном фронте.

В течение лета, когда на протяжении 24 часов стоял полярный день, конвои подвергались мощным и продолжительным атакам подводных лодок и самолетов, хотя включение в состав эскортов легких авианосцев позволяло отражать их нападения довольно эффективно. Зимой, когда только в полуденные часы наступал короткий период полумрака, конвоям и эскортам приходилось бороться главным образом с

погодными условиями. Их одолевали сильные штормы, туманы и слепящие метели, когда видимость падала практически до нуля. При минусовой температуре на пушках и верхних палубах намерзал толстый слой льда. Постоянно существовал риск подвергнуться атаке германских линкоров и тяжелых крейсеров, стоявших в норвежских фьордах. Правда, 22 сентября 1943 года, незадолго до прихода Каннингхэма в Адмиралтейство, английским сверхмалым подводным лодкам удалось подорвать и вывести из строя стоявший в Альтен-фьорде «Тирпиц» — главное страшилище для британских эскортных сил.

Восточным флотом командовал адмирал Джеймс Сомервилл, разместившийся со своим штабом в Коломбо. Он располагал только одним линкором «Рэмиллисом», несколькими крейсерами, эсминцами и эскортными кораблями. До поры задача британского Восточного флота оставалось достаточно скромной — обеспечивать безопасность коммуникаций в Индийском океане от атак подводных лодок и надводных кораблей, главным образом японских. Хотя японцы держали несколько крейсеров в Сингапуре, они были слишком поглощены борьбой с американцами на Тихом океане, чтобы отрядить достаточно крупные силы в западном направлении. Англичане готовились к началу 1944 г. усилить флот Сомервилла, направив в Индийский океан старые линкоры «Куин Элизабет», «Вэлиент», линейный крейсер «Рииаун» и авианосец «Илластриес».

Таким образом, в Адмиралтействе Каннингхэм ощущал себя чем-то вроде паука, сидящего в центре громадной паутины, которая то и дело подрагивала в разных концах. Стиль общения первого морского лорда с гражданскими чиновниками Адмиралтейства складывался вполне приемлемый. Морского министра, Э.В.-Александера Каннингхэм хорошо знал и неплохо с ним сработался. Можно насчитать совсем немного ситуаций, когда они расходились во мнениях. Согласно пожеланиям адмирала, морской министр обычно начинал работу во второй половине дня и сидел до глубокой ночи. Каннингхэм же усаживался за свой рабочий стол незадолго до 9.00 и предпочитал отходить ко сну до 23.00, если, конечно, не случалось ничего из ряда вон выходящего.

Личная жизнь первого морского лорда поначалу оказалась не слишком комфортабельной. Как уже говорилось, его дом располагался в Бишопе Уолтэме, а в Лондоне Каннингхэмы своего жилья не имели. На время Каннингхэм занял спальню в Адмиралтействе, поблизости от служебного кабинета, а преданный денщик старшина Уоткинс готовил ему завтраки на электроплитке. Поэтому адмирал искренне обрадовался, когда

Черчилль предложил ему оборудовать под квартиру бывшую официальную резиденцию первого морского лорда, размещавшуюся на верхнем этаже Мэллхауза. В 20 — 30-х гг. этими просторными апартаментами не пользовались. Помещение оперативно переоборудовали в жилую квартиру и обставили за казенный счет, так что первый морской лорд с супругой смогли въехать в новое жилье в начале февраля 1944 г. Там они прожили два с половиной года, наезжая по выходным дням в Бишопе Уолтэм. За порядком в новой квартире следили две энергичных горничных.

Как уже говорилось, с вступлением в войну США, английские начальники штабов стали работать в тесном взаимодействии с американскими начальниками штабов. По мере необходимости они встречались непосредственно. Кроме того, английские начальники штабов имели в Вашингтоне своих постоянных представителей. В октябре 1943 г. главной проблемой, обсуждаемой в ОКНШ, была подготовка к вторжению в Европу. Хотя тогда точную дату еще не определили, операцию планировалось осуществить в «как можно более ранние сроки 1944 года». Английские начальники штабов также уже начали задумываться о том времени, когда Германия будет разбита, и британские вооруженные силы смогут со всей энергией обрушиться на Японию. Фактически в Вашингтоне уже начала работу небольшая секция оперативного планирования британского военно-морского флота и вела переговоры с американцами относительно английского вклада в войну на Тихом океане.

Далеко не просто проходило обсуждение кандидатур командующих, которым предстояло руководить вторжением в Европу. В Лондоне считали, что верховное командование следует поручить начальнику имперского генерального штаба Алану Бруку, поскольку никто не смог бы справиться с этой задачей лучше. Но тот факт, что большинство солдат, которым предстояло сражаться на континенте, будут американцами, а также по ряду других причин, дело шло к тому, что верховным командующим должен стать американец. Таким образом, Алан Брук остался в стороне, и выбор лежал между генералами Джорджем Маршаллом и Дуайтом Эйзенхауэром. Каннингхэм с самого начала не сомневался, что этот пост останется за Эйзенхауэром. Зная об особом положении Маршалла в американском Комитете Начальников Штабов, адмирал не мог себе представить, как его отпустят из Вашингтона. Рузвельт неоднократно говорил, что он не мог спать по ночам, когда Маршалла не было в стране.

Задача Каннингхэма заключалась в том, чтобы выбрать командующего военно-морским этапом союзной операции по вторжению. Он считал, что по складу характера, способностям и опыту, лучше всех на этот пост подходил адмирал Бертрам Рамсей. Черчилль без возражений одобрил его выбор, хотя окончательное решение о назначении всех командующих было оставлено до предстоящей конференции на высшем уровне с участием американцев.

Союзники решили провести конференцию в Каире с участием Рузвельта, Черчилля, некоторых министров и начальников штабов. Черчилль вздумал добираться до Алжира или даже до Мальты морем. Для этой цели ему выделили линейный крейсер «Ринаун». 14 ноября в Плимуте премьер-министр с дочерью и послом США в Великобритании в сопровождении Каннингхэма поднялись на борт «Ринауна». С наступлением темноты линейный крейсер и сопровождавшие его эсминцы вышли в море. Первый морской лорд радовался, что вновь попал на корабль, хотя и в качестве пассажира. Погода в Бискайском заливе стояла довольно бурная, так что эсминцы сопровождения с трудом могли поддерживать одинаковую с линейным крейсером скорость хода. Каннингхэм впервые оказался на «Ринауне» и искренне восхищался его мореходными и скоростными качествами.

Во время плавания у Каннингхэма было достаточно времени, чтобы пообщаться с Черчиллем. Адмирал много говорил о планах участия английского флота в войне на Тихом океане, разработанном морским штабом в Вашингтоне. Однако Черчилль не проявил интереса к этой идее и очень скоро о ней забыл. Впоследствии, вплоть до конференции в Квебеке он упорно отказывался посылать флот на Восток дальше Ост-Индии, и Каннигхэму пришлось его долго переубеждать.

После кратковременных заходов в Гибралтар и Алжир, где путешественники пообщались с новым командующим Средиземноморским флотом адмиралом Джоном Каннингхэмом (однофамильцем первого морского лорда), «Ринаун» прибыл на Мальту. Официальные лица надеялись вылететь с Мальты на самолете, но погода стояла нелетная. Прождав 48 часов, они продолжили путь до Александрии на «Ринауне».

Каирская конференция открылась 22 ноября 1943 года. Официальные заседания проходили в роскошном отеле «Мама-хауз» под сенью пирамид. Каннингхэм принял участие в нескольких пленарных заседаниях, на которых помимо Черчилля и Рузвельта также присутствовал генерал Чан Кайши с супругой. Адмиралу она показалась необычайно красивой, с восхитительной фигурой, и изысканно одетой. Мадам Чан Кайши

помогала своему мужу в качестве переводчика, когда обсуждались вопросы войны с Японией. В Каире «великие люди» решили, что главнокомандующим операцией по вторжению в Нормандию станет генерал Эйзенхауэр.

Первому морскому лорду пришлось общаться главным образом с начальниками штабов, которые провели множество совместных заседаний. Они обсудили ход войны во всех его фазах и аспектах и, если верить мемуарам Каннингхэма, «пришли к полному согласию по всем текущим вопросам без особых трудностей».

Утверждение Каннингхэма о благостной атмосфере, царившей на Каирской конференции, придется поставить под сомнение, поскольку свидетельства всех остальных участников ему явно противоречат. Уже на второй день разногласия между англичанами и американцами проявились со всей очевидностью. Брук категорически отказался обсуждать с американцами план военных действий в Юго-Восточной Азии до тех пор, пока не будут окончательно согласованы планы вторжения в Европу и совместных стратегических операций против Японии.

Председатель британского Комитета Начальников Штабов требовал отказаться от всех десантных операций в Индийском океане до завершения кампании в Средиземном море. Он заявил, что не сможет выделить ни одной десантной баржи, пока Эйзенхауэр и Александер не нанесут удар по морскому флангу германских войск в Италии в районе Анцио. Американцы слушали Брука с плохо скрываемым раздражением. Эрнест Кинг просто взбесился, когда Брук попытался отречься от британских обязательств в Юго-Восточной Азии. По свидетельству американского генерала Джозефа Стилуэлла, на какое-то мгновение ему показалось, что Кинг бросится на Алана Брука прямо через стол и начнет его избивать.

Кроме своего полного одобрения кандидатуры Эйзенхауэра и весьма сомнительного утверждения об атмосфере «всеобщего согласия», Каннингхэм в своих мемуарах практически ничего не рассказал о Каирской конференции. Адмирал не пропустил ни одного заседания, но при этом создается впечатление, что он присутствовал на них как сторонний наблюдатель, а не как полноправный участник. В бурные дискуссии он предпочитал не ввязываться.

По окончании Каирской конференции Каннингхэм вместе с остальными официальными представителями Великобритании отправился на конференцию Тегеранскую. 27 ноября Черчилль, трое начальников штабов и несколько штабных офицеров вылетели в сторону Ирана. Ход Тегеранской конференции и

принятые на ней решения многократно описаны в трудах по истории Второй мировой войны. Повторять их здесь пет смысла. А вот личные впечатления Каннингхэма о Сталине и других членах советской делегации могут оказаться небезынтересными.

«Первое пленарное заседание состоялось 28 ноября в здании русского посольства. Мы все заняли места вокруг огромного стола. Заседание прошло главным образом за комплиментарными речами Большой Тройки, хотя также имел место обмен мнениями по общим вопросам. С особым интересом я наблюдал за Сталиным, поскольку видел его впервые. Он произвел на меня большое впечатление, но я почувствовал к нему интенсивную неприязнь. Трудно выразить словами, что послужило причиной моей антипатии, но у меня возникло ощущение тревоги и недоверия. Тем не менее, он производил огромное впечатление, и был во всех отношениях сопоставим с двумя выдающимися личностями, с которыми ему предстояло иметь дело. Он мгновенно вникал в суть проблем, никогда не терялся с ответом и не нуждался ни в каких консультациях. Он безошибочно улавливал слабую сторону в любом утверждении».

Остальные советские руководители не произвели на адмирала особого впечатления: «Молотов говорил много, но практически ничего не сказал. Ворошилов производил впечатление упрямства и дубиноголовости. Тем не менее, он представлял русский эквивалент начальника генерального штаба. Поэтому Бруку, Порталу и мне приходилось общаться именно с ним. Чтобы не давить на него во время переговоров, мы с Дилоном обычно выходили прогуляться в палисадник посольства».

На банкете по случаю дня рождения Черчилля Каннингхэму довелось лично пообщаться со Сталиным: «На следующий день, 30 ноября был день рождения Черчилля, которому исполнилось 69. Утром мы, начальники штабов, пришли к нему в комнату пожелать всяческих благ. Мы хотели было спеть ему „Happy birthday to you“, но подумав, решили, что у нас не хватит на это таланта. Вечером премьер-министр устроил праздничный ужин для всех делегатов. Вечер удался на славу, и не без юмора. Тосты начались почти сразу, и великие люди имели повод блеснуть красноречием. Молотов превзошел сам себя. Пили по очереди за здоровье каждого присутствовавшего, и каждый раз Сталин поднимался, обходил вокруг стола и лично чокался с тем, за кого провозглашался тост. Сердечность и единение союзников никогда не были более тесными. Позднее вечером я спросил у Сталина, почему он не взял с собой адмирала, который представлял бы отважный русский флот. Он ответил, что в этом нет никакой

необходимости. Русский флот он возглавлял лично».

Ближе к окончанию конференции все британские начальники штабов выразили желание съездить к Каспийскому морю, расстояние до которого составляло около 170 км. Однако им категорически запретили делать это, и вообще, рекомендовали поменьше «высовываться» за стены посольства. Таким образом, Тегеран стал самой дальней точкой на востоке, где довелось побывать Каннингхэму. За все время почти полувековой службы на фронте ему ни разу не приходилось проходить через Суэцкий канал и побывать хотя бы в Красном море.

По возращении Каннингхэма в Адмиралтейство действия британского флота в последнем месяце уходящего 1943 г. ознаменовались двумя ощутимыми успехами. В Бискайском заливе немцы активно нарушали блокаду французских портов с помощью нескольких быстроходных вооруженных торговых судов. Когда прерыватель блокады возвращался обратно, ему навстречу высылали сильный эскорт эсминцев, которые встречали транспорт в точке рандеву, примерно в 400 милях от своих берегов и сопровождали домой. Англичанам долгое время никак не удавалось их перехватить.

Утром 27 декабря самолет «сандерленд» обнаружил подозрительное судно примерно в 500 милях к западу от мыса Финистерре. Им оказался германский прорыватель блокады, вооруженный артиллерией. В указанный квадрат отправился еще один самолет и разбомбил вражеский транспорт. Его команда оказалась в воде на шлюпках и плотиках.

Немедленно по получении первого сообщения «Сандерленда» крейсеры «Глазго» и «Энтерпрайз» вышли в море, чтобы перехватить эсминцы, которые, как подозревали англичане, будут посланы встречать прорывателя блокады. Изучив инструкции, Каннингхэм обнаружил, что крейсерам предстоит описать полукруг, радиусом примерно в 400 миль, чтобы избежать встречи с авиацией противника. Адмирал сразу понял, что в этом случае их шансы перехватить немецкие эсминцы будут практически равны нулю. Каннингхэм, привыкший к операциям флота под постоянным бомбежками на Средиземном море считал, что в подобных мероприятиях следует принимать риск атаки с воздуха, поскольку вероятность получения крейсерами повреждений от атакующих самолетов в открытом море не столь уже велика. Поэтому он приказал «Глазго» и «Энтерпрайзу» «спрямить» маршрут на 200 миль.

Последующие события подтвердили правоту первого морского лорда. На рассвете 28 декабря самолет берегового командования сообщил об 11 немецких эсминцах, обнаруженных

примерно в 200 милях к западу от места потопления прорывателя блокады. Они шли в западном направлении со скоростью 20 узлов. Увеличив ход до полного, английские крейсеры нагнали их и навязали бой. В ходе скоротечного сражения в плохих погодных условиях «Глазго» и «Энерпрайз» потопили 3 эсминца, а остальные успели рассредоточиться и скрыться.

Между тем, этот бой не следует считать таким уж неравным. 5 германских эсминцев типа «Нарвик» имели водоизмещение по 2400 т. и несли по пять 5,9-дюймовых орудий. Остальные 6 кораблей типа «Эльбинг» имели на вооружении по четыре 4,1-дюймовые пушки. Таким образом, против девятнадцати 6-дюймовых орудий английских крейсеров противник имел двадцать пять 5,9-дюймовых пушек и двадцать четыре 4,1 — дюймовых. Немцы также располагали мощным торпедным вооружением и преимуществом в скорости на 5 узлов. Каннингхэм считал, что если бы германские эсминцы концентрированными усилиями обрушились на «Глазго» и «Энтерпрайз» то могли бы добиться большого успеха. Ударившись в бегство, они упустили свой шанс.

За два дня до описанного боя в арктических широтах произошло еще более важное событие, В утренние часы 26 декабря большой конвой JW-55B в сопровождении обычного охранения эсминцев и эскортных кораблей находился примерно в 50 милях от острова Медвежий, двигаясь к северному побережью России. Прикрытие обеспечивало соединение вице-адмирала Роберта Бэрнета в составе крейсеров «Бэлфаст», «Норфолк» и «Шеффилд». Командующий Флотом Метрополии адмирал Брюс Фрэйзер также вышел в море на линкоре «Дюк оф Йорк» в сопровождении крейсера «Ямайка» и 4 эсминцев. Его корабли находились примерно в 180 милях к юго-востоку от конвоя.

С юго-запада дул штормовой ветер, на море было сильное волнение. 19 тяжело груженых транспортов буквально ползли в северо-восточном направлении со скоростью 8 узлов. В 8.40, когда забрезжил серый свет арктической зари, радар «Белфаста» зафиксировал большой корабль на расстоянии 17,5 миль к северо-западу, как раз между крейсерами и конвоем. Крейсеры Бэрнета поспешили на сближение с конвоем со скоростью 24 узла. В 9.21 с мостика «Шеффилда» разглядели германский корабль. Это был «Шарнхорст» собственной персоной, находившийся всего в 6,5 милях от английских кораблей.

Поскольку было еще темно, «Белфаст» выстрелил осветительным снарядом. Несколько минут спустя «Норфолк» открыл огонь из своих 8-дюймовых орудий. Двигаясь со скоростью от 28 до 30 узлов, «Шарнхорст» взял курс сначала на

юго-восток, а затем на север. При такой погоде крейсерам Бэрлета не удавалось развить скорость больше 24 узлов. В 10.20 они потеряли контакт с «Шарнхорстом». В Адмиралтействе царило большое воодушевление и беспокойство. Передвижения конвоя и боевых кораблей фиксировались на крупномасштабной карте всякий раз, как только нарушалось радиомолчание.

Предположив, что противник пытается описать круг к северу и снова атаковать транспорты, Бэрнет со своими крейсерами и присоединившимися к ним 4 эсминцами занял позицию в 10 милях впереди по курсу конвоя. Фрэйзер пока пребывал в пессимизме. Он понимал, что при таком шторме «Шарнхорст» будет иметь над крейсерами преимущество в скорости хода на 4–6 узлов. Если контакт с германским линкором не возобновится, у «Дьюк оф Йорка» практически не будет шансов его перехватить.

Предположение Бэрнета оказалось правильным. В 12.05 «Бэлфаст» вновь восстановил контакт с противником с помощью радара. Четверть часа спустя громадный силуэт «Шарнхорста» появился в пределах видимости, и английские крейсеры вновь вступили в бой. Теперь у Фрэйзера появились все шансы встретиться с «Шарнхорстом». 4 эсминца Бэрнета пошли в торпедную атаку, по она не удалась по причине штормовой погоды, а также из-за того, что «Шарнхорст» отвернул и на большой скорости стал отходить к югу. С этого момента германский линкор превратился в преследуемого. Он оставил всякие попытки добраться до конвоя. Это был обреченный корабль, гонимый тремя гораздо меньшими и слабыми противниками, и, по всей видимости, даже не подозревавший о том, что поблизости находится английский линкор, который со всей поспешностью идет на восток, отрезая его от баз в Норвегии.

Бэрнет управлял своими крейсерами и эсминцами мастерски. Он вел бой в течение 20 минут на дистанции от 8 до 14 километров, за время которого «Норфолк» получил два попадания 280 мм снарядами, которые вывели из строя орудийную башню и все радиолокационные станции, за исключением одной. «Шеффилд» попал под накрытие, но его повреждения оказались совсем незначительными. После 12.40, когда эта фаза боя закончилась, Бэрнет держал свои крейсеры за пределами досягаемости и не пытался возобновить сражение, но настойчиво следовал за «Шарнхорстом» за пределами видимости, поддерживая контакт с помощью радара. Он постоянно докладывал ситуацию Фрэйзеру, который теперь находился в идеальном положении для перехвата.

Так продолжалось в течение последующих трех часов, пока в 16.40, уже после наступления темноты, Фрэйзер и Бэрнет

установили контакт радарами. Крейсеры Бэрнета сделали выстрелы осветительными снарядами и 8 минут спустя «Дюк оф Йорк» и «Ямайка» открыли огонь с дистанции 11 км. «Шарнхорст» шел на предельной скорости, и бой превратился в преследование его «ДьюкофЙорком» в восточном направлении, продолжавшемся в течение последующих двух часов. Крейсеры открывали огонь всякий раз, когда им представлялась возможность, а эсминцы, жестоко страдавшие от волн, держались от них справа по борту. В течение этого периода боя «Шарнхорст» получил попадания как минимум тремя 356 мм снарядами, из-за чего его скорость заметно снизилась. «Дюк оф Йорк» часто попадал под накрытия.

Около 18.50 4 эсминца устремились в атаку, выстрелив торпеды с дистанции от 1.800 до 3.600 м. Их отважный бросок увенчался успехом, поскольку как минимум одна торпеда попала в цель. Скорость «Шарнхорста» уменьшилась до 20 узлов и продолжала снижаться. В течение последующих нескольких минут германский линкор беспрерывно получал попадания, пожары и взрывы боеприпасов полыхали по всей длине его корпуса. В 19.28, когда скорость «Шарнхорста» снизилась до 5 узлов, Фрэйзер приказал «Бэлфасту» и «Ямайке» приблизиться и прикончить германский линкор торпедами. Затем его с обоих бортов атаковали эсминцы. В 19.45 «Шарнхорст» затонул. Из 2.000 человек его команды англичанам удалось подобрать только 36 матросов.

В Адмиралтействе царило ликование. Каннингхэм очень критично оценил действия «Шарнхорста» и счел этот бой свидетельством падения морального духа немецких экипажей: «… Гитлеровский флот не продемонстрировал того высокого боевого духа, который был присущ императорскому германскому флоту 1914–1918 гг. Произошло почти то же. что и с „Адмиралом графом Шпее“. Когда „Шарнхорст“ во второй раз вступил в контакт с нашими крейсерами, он повернул и обратился в бегство. А ведь это был корабль внушительного водоизмещения, с высокой скоростью хода, вооруженный 11-дюймовыми орудиями. Три его противника были гораздо меньше, слабее и медлительнее. При таких погодных условиях, по всем канонам морской войны, он должен был разогнать „Белфаст“, „Шеффилд“ и „Норфолк“, разгромить конвой и уйти безнаказанным. Неудивительно, что Гитлер остался недоволен»!

Таким образом, у Каннингхэма имелись все основания для оптимистических прогнозов на 1944 год. Британские острова превращались в громадный военный лагерь. На территории Англии не по дням, а по часам росли армии и вооружения, готовые к вторжению в Нормандию. Детальное планирование

операции «Оверлорд» уже шло полным ходом. Точная дата вторжения еще не была определена, но все расчеты строились на конец мая — начало июня, поскольку в этот период в Ла-Манше стоит наиболее благоприятная погода.

Союзники занимались изготовлением всевозможных приспособлений, призванных обеспечить успех десанту. Воображение Каннингхэма особенно поразили «малмсбери» — искусственные бухты, которые, как предполагалось, позволят производить разгрузку при любых погодных условиях. «Малмсбери» представляли собой огромную гирлянду плавучих бетонных кессонов, которые следовало отбуксировать через пролив и затопить в определенном порядке в нужном месте. На них крепились пирсы и причалы, к которым могли швартоваться суда и разгружать практически любые грузы. Всего изготовили два комплекта «малмсбери»: одна искусственная бухта предназначалась для английского сектора высадки, другая — для американского. Надо сказать, что первого морского лорда эти новшества отнюдь не радовали. Адмирал считал, что первую волну десанта со всем необходимым снаряжением можно высадить без всяких там искусственных бухт прямо на открытые пляжи: «…Усилия, затраченные на сооружение огромного числа этих, по сути дела, бетонных кораблей могли быть с гораздо большим толком использованы на других направлениях».

Впоследствии «малмсбери» успешно отбуксировали через пролив и затопили в назначенное время в назначенных местах. Правда, в секторе «Омаха», где высаживались американцы, место оказалось слишком глубоким. Когда несколько дней спустя после начала высадки погода ухудшилась, бетонные кессоны сильно пострадали от волн, главным образом из-за ошибок, допущенных при их конструировании. Их внешние стены оказались слишком тонкими, чтобы выдержать напор больших волн, и быстро разрушались, вываливаясь наружу. И все же «малмсбери» внесли существенный вклад в успех операции. Немцы упорно обороняли французские портовые города на побережье Ла-Манша и их гарнизоны держались еще долгое время уже в глубоком тылу наступавших союзников.

В начале 1944 года британских начальников штабов в наибольшей степени занимали две проблемы: стратегия на Средиземном море и участие английского флота в войне на Дальнем Востоке и в Ост-Индии по окончании войны в Европе. В Тегеране английским начальникам штабов пришлось согласиться с требованием американцев предпринять одновременно с высадкой в Нормандии высадку на юге Франции — операцию «Энвил». Американские руководители очень настаивали на этом

проекте, тогда как англичанам он крайне не нравился. Высадка на юге Франции означала ослабление сил на главном театре и в Италии. По ходу подготовки к операции «Оверлорд» в Нормандии британские начальники штабов все больше настраивались против операции «Энвил». Состоялась продолжительная дискуссия. Каннингхэм не принял в ней активного участия, предпочитая молча отсиживаться. Правда, когда дело дошло до выяснения мнения каждого, он присоединился к своим соотечественникам. Американцы вынуждены были согласиться с тем, что операцию «Энвил» придется отложить.

Вторая проблема, интересовавшая Каннингхэма в гораздо большей степени, заключалась в будущем участии британского флота в войне на Дальнем Востоке. В конце 1943 года, по его распоряжению, английская секция планирования в Вашингтоне подготовила общий план использования британского флота на Тихом океане и даже сделала расчеты по составу так называемого «морского обоза»: сколько потребуется для обеспечения действий боевых кораблей плавучих ремонтных баз, транспортов, танкеров, буксиров, госпитальных судов и т. д. У этого амбициозного плана имелись могущественные противники. Как уже говорилось, Черчилль поначалу не испытывал энтузиазма перед перспективой отправки в Тихий океан громадного флота. Главным же противником этой идеи выступал Эрнест Кинг, считавший, что флот США на Тихом океане ни в чьей помощи не нуждается,

Тем не менее, британское Адмиралтейство под руководством Каннингхэма продолжало неуклонно осуществлять необходимые приготовления. Неопределенность, создаваемая обструкционистской позицией Черчилля и Кинга, заставила военных моряков выработать «средний курс», согласно которому австралийские и имперские войска при поддержке британского флота начнут продвижение к Молуккскому архипелагу, Борнео и Сингапуру в конце 1944 или в начале 1945 года. Каннингхэм верил, что Черчилль в конечном итоге изменит свое мнение и поможет добиться согласия американцев на участие британского флота в тихоокеанских операциях.

Одновременно Каннингхэм сделал некоторые перестановки в высшем военно-морском командовании. Представителю Адмиралтейства в Вашингтоне адмиралу Перси Ноблу подошел срок выходить в отставку, и ему следовало подыскать замену. Самой подходящей кандидатурой на этот пост Каннингхэм счел Джеймса Сомервилла, в тот момент командовавшего Восточным флотом. Сомервилла следовало срочно эвакуировать из Коломбо, поскольку его взаимоотношения с главнокомандующим британскими вооруженными силами в Юго-Восточной Азии

лордом Луи Маунтбэттеном испортились до такой степени, что последний уже собирался добиваться увольнения адмирала со службы.

Вопрос о замене Сомервилла представлялся еще более важным, поскольку в ближайшем будущем, согласно планам Каннингхэма, Восточному флоту предстояло превратиться в крупнейшее соединение британских военно-морских сил, а Флот Метрополии постепенно утрачивал свое значение. Доверить проведение масштабных операций в Тихом океане решено было

самому лучшему, самому опытному и энергичному из действующих адмиралов. Самой очевидной кандидатурой на этот пост являлся, конечно же, Брюс Фрэйзер, командующий Флотом Метрополии. Еще несколько месяцев тому назад Каннингхэм предложил бы ему это назначение, не раздумывая. Но теперь первый морской лорд терзался сомнениями.

Когда Каннингхэм узнал, что главной кандидатурой Черчилля на пост первого морского лорда был Фрэйзер и что именно ему первому он предложил это кресло, адмирал почувствовал себя смертельно уязвленным. Фрэйзер также ощутил перемену в отношении к нему. Между ними имело место резкое и неприятное столкновение по поводу очередной операции британского флота против «Тирпица» в апреле 1944 года. В феврале и марте английская разведка сообщила, что «Тирпиц», тяжело поврежденный сверхмалыми подводными лодками в сентябре 1943 года в Альтен-фьорде, восстановлен до такой степени, что готов уйти в Германию для капитального ремонта. Если «Тирпиц» доберется до Германии, это означало, что через несколько месяцев он будет вновь полностью боеготов.

Борьба с «Бисмарком» оставила слишком глубокую зарубку в памяти англичан, чтобы они могли позволить его систершипу вот так просто восстановить свою боеспособность. После длительной дискуссии и тщательного изучения вопроса, Каннингхэм приказал Фрэйзеру нанести удар по «Тирпицу» силами палубных самолетов с авианосцев «Викториес» и «Фьюриес». Авианосное соединение вице-адмирала Генри Мура атаковало германский линкор на рассвете 3 апреля, как раз в тот момент, когда он готовился к выходу в море. По сообщениям пилотов, «Тирпиц» получил 15 или 20 попаданий авиабомбами среднего калибра. Однако большая часть бронебойных бомб не взорвалась. И хотя они причинили множество повреждений надстройкам линкора, вывести его из строя не удалось.

Каннингхэм потребовал повторной атаки, но Фрэйзер стал категорически возражать. Он указал, что во второй раз вражеский линкор застать врасплох уже не удастся, и новая атака только

подвергнет ненужному риску авианосцы и экипажи самолетов. Фрэйзер так «раскипятился», что даже угрожал отставкой. После нескольких дней препирательств Каннингхэм все же заставил командующего Флотом Метрополии осуществить повторный удар авианосной авиации по «Тирпицу». Эта атака окончилась полным «пшиком», поскольку самолеты из-за плохих погодных условий даже не смогли отыскать германский линкор.

Таким образом, отношения между первым морским лордом и командующим Флотом Метрополии на данном этапе складывались отнюдь не безоблачные. И все же Каннингхэм после мучительных размышлений предложил на пост командующего Восточным флотом Брюса Фрэйзера. Его кандидатура была принята безоговорочно.

15 мая состоялось заседание, на котором окончательно утвердили планы операции «Оверлорд». Присутствовали Георг VI, все министры правительства во главе с Черчиллем, Эйзенхауэр, адмиралы и генералы в большом числе. «Никогда в своей жизни», — вспоминал Каннингхэм, — «я не видел конференц-зала, в котором сидело столько высших военных чинов. Заседание, естественно, держалось в большом секрете, и я размышлял, что было бы, если бы немцы предприняли мощный дневной налет и уложили бы бомбу в это здание».

Исходя из погодных условий, самыми подходящими датами для начала операции «Оверлорд» были сочтены 5,6 и 7 июня. 5 июня избрали в качестве наиболее вероятного дня начала операции. Выбор дат оказался очень ограниченным, поскольку союзникам требовалось полнолуние для воздушного налета непосредственно перед высадкой, полная темнота для тральщиков и приближающихся конвоев, отлив для преодоления прибрежных препятствий и около часа светлого времени перед первой высадкой для обстрела с моря прибрежных укреплений.

На Тихом океане американцы придавали большое значение поддержке десантов морской артиллерией, особенно линейными кораблями, причем в гораздо большей степени, чем это представлялось Каннингхэму реально оправданным. Хотя англичане обеспечили такую поддержку артиллерией линейных кораблей, о какой их просили, первый морской лорд продолжал считать ее чрезмерной.

Союзников очень беспокоили слухи о новом германском секретном оружии — беспилотных самолетах и баллистических ракетах. Каннингхэм содрогался при одной мысли о том, что противник обрушит их на переполненные порты, откуда готовилось вторжение. Союзная авиаразведка сфотографировала буквально каждый метр близлежащего побережья противника. Все

подозрительные бетонные сооружения подверглись мощным бомбовым ударам с воздуха. Однако первые самолеты-снаряды Фау-1 стали падать на Лондон только через неделю после начала вторжения в Нормандию.

В пятницу 2 июня Черчилль известил Каннингхэма и морского министра Александера, чтобы они ожидали его в 12.45 в картографическом зале Адмиралтейства. Там премьер-министр жизнерадостно сообщил, что договорился с командующим морским этапом операции «Оверлорд» адмиралом Бертрамом Рамсеем отправиться на борту крейсера «Белфаст» наблюдать за ходом вторжения, и что он всерьез разозлится на любого, кто попытается ему воспрепятствовать. Каннингхэм тут же объявил, что это абсолютно неприемлемо. Слушая многословную аргументацию первого морского лорда, Черчилль злобно буравил его своими маленькими глазками. Выяснилось, что он уже обращался по этому поводу к Эйзенхауэру и получил отказ. И тогда премьер-министр объявил, что хотя Эйзенхауэр и является главнокомандующим, британский флот не входит в сферу его подчинения, и потому ничто не сможет помешать Уинстону Спенсеру Черчиллю присоединиться к команде одного из кораблей. Преодолеть это самодурство удалось только при помощи Георга VI, направившего премьер-министру записку, что если тот настоит на своем, то королю, как верховному главнокомандующему, также придется принять участие в операции.

В субботу 3 июня Рамсей и его начальник штаба контр-адмирал Джордж Кризи заехали к Каннингхэму на ужин, за которым состоялся долгий разговор. Первый морской лорд отметил в поведении Рамсея явные признаки нервозности. Больше всего адмирала беспокоила погода. В течение нескольких недель стояли жаркие и сухие дни, абсолютно благоприятные для форсирования Ла-Манша. Но на 5 июня прогноз пришел плохой. Рамсей слишком волновался, вся полнота ответственности за доставку войск давила на него тяжким грузом. Каннингхэм как мог постарался его успокоить: оперативные планы подготовлены безупречно, насколько это вообще возможно, и нет никаких сомнений, что даже при не вполне благоприятных погодных условиях, он высадит армию на берег в нужное время и в нужном месте.

Ранним утром 4 июня Каннингхэм получил радиограмму, что операция откладывается на 24 часа. В 5 утра подул сильный ветер, а над побережьем Франции стояла низкая облачность, исключавшая операции ВВС и обстрел с моря. На следующий день, 5 июня начальники штабов получили приглашение

отобедать с премьер-министром на Даунинг-стрит, 10. Черчилль «без умолку трещал» об операции «Оверлорд». В отличие от адмирала Рамсея, глава правительства был исполнен величайшего энтузиазма. От нахлынувших на него чувств он находился «почти что на грани истерики». Каннингхэм записал в своем дневнике: «Он действительно неисправимый оптимист. Я всегда считал себя таковым, но он меня далеко превзошел».

В ночь с 5 на 6 июня Каннингхэм не смог заснуть. Около 3.00 дежурный офицер, работавший за картографическим столом в цитадели Адмиралтейства с изумлением уставился на первого морского лорда, направлявшегося к нему шаркающей походкой в ночной пижаме и форменных матросских ботинках на босу ногу. Расспросив его о передвижениях кораблей, Каннингхэм сказал, что приведет себя в порядок и вернется. Остаток ночи он провел в цитадели, следя по карте за передвижениями конвоев через пролив. По сути дела, он почти безвыходно провел там несколько дней, пока не убедился, что высадка прошла успешно и войска прочно закрепились на плацдармах.

На протяжении операции все прилегающие акватории находились в подчинении Рамсея, включая комендантов военно-морских баз в Портсмуте, Плимуте и Норе. Каннингхэму ужасно не нравилась такая организация, но он не мог ничего с этим поделать — морская часть операции должна была осуществляться в условиях строгого единоначалия. Англичане вернулись к обычной структуре командования сразу, как только это стало возможным.

Адмиралтейство прежде всего волновали попытки вмешательства в ход операции морских сил противника, поскольку акватория пролива и открытые якорные стоянки у пляжей были забиты кораблями, представлявшими очень соблазнительную цель. Днем 7 июня премьер-министр предупредил Каннингхэма по телефону, что Дениц якобы отдал приказ подводным лодкам, невзирая ни на какой риск, атаковывать морские перевозки союзников. Первый морской лорд ответил, что флот обеспечит им максимальную степень риска.

Примерно за 2 месяца до начала операции германское морское командование начало отзывать подводные лодки с североатлантических коммуникаций и концентрировать их в портах. По состоянию на 6 июня 1944 года в портах Западной Франции находились 36 немецких подводных лодок и еще 21 лодка в норвежских портах. В море патрулировали только 12 субмарин. Британская морская разведка доложила, что в мае 6 подводных лодок, оснащенных «шноркелями», отрабатывали совместные маневры в Ла-Манше.

Высадка союзников на побережье Нормандии застала германское морское командование, как, впрочем, и все германское руководство, врасплох. Поэтому 6 июня 1944 года непосредственно в районе вторжения не оказалось ни одной подводной лодки. Но уже вечером того же дня германские субмарины в большом числе начали выходить из французских портов на побережье Бискайского залива. До полуночи на оперативный простор вышли 35 подводных лодок. 9 субмарин, оснащенных «шноркелями» из Бреста и Ла Паллиса заняли позицию в 25 милях к югу от острова Уайт, где им надлежало атаковывать конвои, идущие к побережью Нормандии. Еще 7 подводных лодок из Бреста (без «шноркелей») приступили к патрулированию вдоль юго-западного берега Корнуэлла и Девона. Остальные 19 растянулись в оборонительную линию вдоль западного берега Франции. Все подводные лодки, находившиеся в Атлантике, получили приказ полным ходом возвращаться к Ла-Маншу.

Хотя подводные лодки, оснащенные «шноркелями», оказались весьма эффективными и трудно обнаружимыми, в целом, можно констатировать, что германским подводным силам не удалось существенно повлиять на вторжение союзников на континент. Союзники просто «задавили их числом». Против подводных лодок, сконцентрированных на достаточно ограниченном пространстве, британский флот сосредоточил подавляющие противолодочные силы. В июне подводным лодкам удалось потопить только 6 транспортов, в июле — 4 и в августе — 8. В течение тех же 3 месяцев союзники потопили в прибрежных водах 35 подводных лодок. В середине августа подводные лодки ушли в порты северной Франции, окончательно покинув свои базы на побережье Бискайского залива.

Германские торпедные катера из Гавра и Шербура совершали почти еженощные набеги в зону вторжения, вступая в ожесточенные стычки с английскими эсминцами и торпедными катерами. Одну попытку вмешаться в ход операции «Оверлорд» предприняли германские эсминцы, базировавшиеся в Бресте. Ранним утром 9 июня британская 10-я флотилия эсминцев под командованием капитана 1 ранга Б.Джонса вступила в бой с 4 германскими эсминцами. Один англичане потопили, остальные обратили в бегство.

Фактически, самые большие неприятности союзникам в районе вторжения доставили морские мины, выставленные с торпедных катеров и низколетящих самолетов. «Немцы с обычной своей изобретательностью изготовили два новых типа мин», — писал Каннингхэм, — «которые срабатывали от перепадов

давления воды, когда над ними проходило судно. Первый из этих типов мин не поддавался тралению ни при каких обстоятельствах, а второй — только при определенных погодных условиях. Мины причинили наибольшие потери».

Ранним утром 16 июня Георг VI в сопровождении Каннингхэма поднялся на борт крейсера «Аретьюза» в Портсмуте, на котором они совершили плавание к берегам Нормандии. В проливе им открылось необычное зрелище огромного числа транспортов и мелких судов, двигавшихся в разных направлениях. «Аретьюза» подошла к британскому сектору высадки. Берега Нормандии живо напомнили Каннингхэму Галлиполи в 1915 году. Официальные лица посетили флагманский корабль адмирала Филиппа Вайяна крейсер «Сцилла». побывали на берегу, где совершили восхождение на маяк, служивший англичанам пунктом корректировки стрельбы с кораблей. Первый морской лорд удивился, почему немцы не удосужились его снести. В тот же день вечером король и сопровождавшие его лица возвратились в Англию.

К тому времени жизнь в английской столице чрезвычайно осложнилась. Еще за три дня до путешествия к берегам Нормандии, около 4 утра 13 июня первый морской лорд был разбужен воздушной тревогой и редкой стрельбой зенитных орудий, поскольку сообщалось только об одном самолете. На самом деле это оказался первый беспилотный самолет-снаряд, или крылатая ракета Фау-1. Он рухнул на Лондон в районе Бетнам-Грин и разрушил железнодорожный мост.

Первый массированный налет на Лондон Фау-1 состоялся 15 июня. Немцы обрушили на британскую столицу всего на 100 т. взрывчатки меньше, чем в худшие времена битвы за Англию. Самолеты-снаряды оказались очень неудобными целями. Они летели на высоте около 1 км со скоростью 620–650 км в час, т. е. быстрее практически всех типов союзных истребителей, за исключением самых новейших. Боевая часть содержала около 1 т. взрывчатки. Начиная с 13 июня в первые сутки на Лондон упали 200 Фау-1, а в последующие 5 недель не менее 3.000. Каннингхэм вспоминал, что «для простого человека они стали настоящей пыткой. Приближение самолета-снаряда можно было слышать с большого расстояния, и время между остановкой его двигателей и взрывом превращалось в период напряженного нервного ожидания. После нескольких таких ночей, пережитых в нашей квартире в Адмиралтействе, я стал уходить на ночь в свой кабинет под цитаделью, а жена со служанкой ночевали под зданием Адмиралтейства. Самым неприятным было то обстоятельство, что чем хуже стояла погода, тем обильнее

становился рев летающих бомб. Нашим истребителям ПВО погода мешала, а бомбам нет».

В течение первой недели массированных налетов Фау-1 погибли 5.000 лондонцев, были уничтожены и повреждены 136.000 домов. В дневнике Каннингхэма есть запись, датированная 20 июня: «Еще одна беспокойная ночь. Летающая бомба с ревом пронеслась, казалось, прямо над головами, а мы сидели и слушали, когда ее двигатели остановятся. Боюсь, мои нервы уже не такие крепкие, как когда-то. Старость»! В конечном итоге эффективность Фау-1 удалось заметно снизить общими усилиями истребительной авиации, зенитной артиллерии, радаров и заграждений из стратостатов. Всего немцы выпустили по Лондону 8.500 Фау-1, из которых 2.400 преодолели все преграды и достигли цели. От летающих бомб погибли 6.000 мирных жителей. 18,000 получили серьезные ранения. Около 750.000 зданий и объектов были разрушены или повреждены.

В начале сентября 1944 года налеты Фау-1 прекратились, поскольку наступавшие армии союзников уничтожили их стартовые площадки. 8 сентября на Лондон упали две первые баллистические ракеты Фау-2. В течение последующих 7 месяцев немцы выпустили по Лондону с территории Голландии 1.300 баллистических ракет, из которых 500 достигли цели. Хотя Фау-2 по своей разрушительной мощи в два с лишним раза превосходили самолеты-снаряды, по свидетельству Каннингхэма, их встретили «с некоторым облегчением». «Они прилетали с такой ужасающей скоростью, что на испуг не оставалось ни минуты. Фактически, они оповещали о себе уже взрывом, не оставляя времени на раздумье или бегство в укрытие. Мы с женой и наши немногочисленные домочадцы перестали прятаться в бомбоубежище и крепко спали в своих постелях».

15 августа началась вызвавшая столько споров между союзниками операция «Энвил» по высадке десанта на юге Франции, теперь переименованная в «Драгун». Американцы и немногочисленные французские формирования высадились в четырех пунктах к юго-западу от Канна под прикрытием союзного флота, в состав которого входили несколько французских кораблей. Стратегической целью операции являлся захват Тулона и Марселя с последующим выходом в долину Роны и соединением с остальными союзными армиями, которые вели бои на севере.

На сей раз Черчиллю удалось уговорить слабохарактерного адмирала Джона Каннингхэма позволить ему наблюдать за высадкой десанта с борта эсминца «Кимберли». Один из младших офицеров «Кимберли» так описал это в своем письме домой:

«Премьер-министр неожиданно возник на эсминце, а мы ничего не знали о его предстоящем прибытии до тех пор, пока об этом не объявили по внутренней связи корабля. Экипажи кричали „Ура“ и разглядывали нас в бинокли, когда наш эсминец проходил мимо. Старик стоял на мостике, курил сигару и показывал двумя пальцами знак победы. Нашим матросам это доставило громадное удовольствие». Чего нельзя сказать о главе правительства. По возвращении в Лондон Черчилль объявил Каннингхэму, что остался очень недоволен, поскольку командир «Кимберли» получил приказ держаться подальше от места вторжения!

В начале сентября Каннингхэм получил хорошее известие о том, что армия приближается к Антверпену. Военно-морское командование очень беспокоило снабжение армии по мере ее продвижения на север. Флоту требовался настоящий порт, поскольку искусственная гавань в Арроманше использовалась на пределе возможностей. Выдвигалась идея с помощью воздушного десанта захватить Кале, но она так и не была реализована.

Предстоящий захват Антверпена обещал разрешить эту проблему, но Каннингхэм с Рамсеем сошлись на том, что армейскому командованию следует твердо указать на тот факт, что Антверпен расположен довольно далеко от моря, примерно в 50 милях вверх по реке, и эта территория все еще контролируется противником. Прежде чем удастся использовать порт для судоходства, необходимо ликвидировать все оборонительные рубежи немцев.

4сентября союзные войска заняли Антверпен, при этом практически все портовые сооружения и механизмы остались в сохранности. Тем не менее, все предупреждения Каннингхэма остались гласом вопиющего в пустыне. Армейское командование в угаре успеха не придало особого значения расчистке подступов к городу со стороны моря. В результате один из лучших портов Европы оставался для союзников таким же недоступным, как какой-нибудь оазис в Сахаре.

Подходы к устью реки Шельды блокировались минными полями. Но прежде чем начать траление, следовало ликвидировать мощные германские укрепления и многочисленные гарнизоны в Южном Бевеланде и Валхерне на северном берегу реки. Английские и канадские войска не могли взять Южный Бевеланд до 30 октября. 1 ноября сильный десант высадился в Валхерне, но только после тяжелых боев, сопровождавшихся громадными потерями, к 9 ноября удалось сломить сопротивление немцев. Траление мин началось немедленно, но только к 26 ноября, по прошествии трех месяцев

со дня захвата, в Антверпен пришел первый транспорт с давно ожидаемым грузом для армии.

5 сентября Черчилль, начальники штабов и их штабные офицеры выехали из Лондона в порт Гринок, оттуда отправились через Атлантику в Канаду на комфортабельном лайнере «Куин Мэри» для участия во второй конференции в Квебеке. Каннингхэм впервые путешествовал на этом чудовищном одиннадцати палубном судне, водоизмещением 84.000 т. На лайнере ему выделили апартаменты, в которых размещались спальня, гардеробная, две гостиные и три ванные комнаты. Выходя из своей каюты, адмирал всякий раз терялся, в каком направлении идти к носу, а в каком — к корме. На всем пути через Атлантику «Куин Мэри» посменно сопровождали 1 крейсер и 4 эсминца, которым приходилось поддерживать одинаковую с ним скорость хода — 29 узлов и более.

10 сентября 1944 г. «Куин Мэри» прибыла в Галифакс, откуда специальный поезд доставил британских официальных лиц в Квебек. Рузвельт и сопровождавшие его начальники штабов находились уже там. Конференция начала работу немедленно. Главные проблемы, поставленные на обсуждение, касались военной кампании в Италии и предстоящего участия английского военного флота в войне против Японии. Первое пленарное заседание 13 сентября началось с выступления Черчилля, который сделал хороший общий обзор хода военных действий и, к большой неожиданности для Каннингхэма, завершил свое выступление предложением задействовать главные силы британского флота в операциях против Японии в центральной части Тихого океана. Рузвельт сразу ответил: «Принимается без возражений».

Поначалу первый морской лорд даже не мог поверить в услышанное, так быстро и неожиданно решился важнейший для него вопрос. Даже Черчилль не сразу среагировал. Британский премьер вновь вернулся к проблеме, сказав, что хотел бы уточнить сроки и географию предстоящих операций Королевского флота. На что Рузвельт ответил, что будет рад видеть британских моряков на Тихом океане «в любом месте и в любое время, когда они сочтут для себя возможным».

В то же время первый морской лорд понимал, что Эрнест Кинг не позволит так просто решить этот вопрос. На следующий день на встрече начальников штабов двух англосаксонских держав Каннингхэму задали вопрос, какие силы он собирается задействовать на Тихом океане и что он понимает под «сбалансированным флотом». Он пояснил, что Адмиралтейство планирует задействовать силы в составе не менее 4 линкоров, 5

или 6 ударных авианосцев, 20 легких или эскортных авианосцев и соответствующего количества крейсеров и эсминцев. Тут вмешался Кинг, напомнив, что англичанам придется самим позаботиться об обеспечении своего флота. На это первый морской лорд ответил, что британскому ударному соединению будут приданы все необходимые суда обеспечения, которые, по подсчетам английских штабистов, позволят ему оперировать в открытом океане в течение нескольких месяцев.

Наконец, командующий морскими операциями флота США не выдержал и выступил с гневной тирадой: «Адмирал Кинг в своей обычной безапелляционной манере заявил, что отказывается даже обсуждать этот вопрос, и попытался убедить нас, что президент, принимая это решение, имел в виду совсем не то, что сказал. Затем Кинг обрушился на генерала Маршалла, пока, наконец, его не призвал к порядку начальник штаба президента адмирал Леги: „Не думаю, что нам надо стирать наше грязное белье на публике“. В конечном итоге Кингу пришлось отступить под давлением остальных начальников штабов, но вел он себя очень некрасиво».

На следующий день, когда англичане встретились с Кингом, атмосфера уже несколько разрядилась. Он согласился с участием британского флота в операциях на Тихом океане, но вполне ясно дал понять, что от американцев англичане никакого содействия не получат. И от этой обструкционистской позиции Кинг уже не отступал.

Таким образом, Каннингхэму в конечном итоге удалось добиться участия британского флота в военных действиях против Японии в войне на Тихом океане, преодолев вначале сопротивление Черчилля, а затем и американских союзников. На второй Квебекской конференции именно Эндрю Каннингхэм и Эрнест Кинг оказались главными антагонистами. Чем объяснить такую настойчивость первого морского лорда? Ведь снаряжение громадного флота и обеспечение его операций на другой стороне земного шара требовало от нации колоссальных расходов и напряжения всех ресурсов. Фактически, такое мероприятие было уже на пределе возможностей для измученной войной Англии. Понимал ли это тогда адмирал Каннингхэм? Думается, нет. Первый морской лорд продолжал мыслить категориями 1914 года. Он искренне верил, что после победы над Германией и Японией Британская империя вновь возродится как мировая держава в своем прежнем величии и могуществе: «Я всегда был убежден, что каковы бы ни были трудности в обеспечении наших кораблей, нашим линкорам и авианосцам надлежало действовать в центральной части Тихого океана в тесном контакте с американцами. Наши конечные интересы в этом океане были

равноценны их интересам».

В отличие от Каннингхэма, Кинг отлично понимал, что англичанам уже не по силам обеспечить «равноценные интересы» на Дальнем Востоке. Участие или неучастие британского флота в операциях завершающего этапа войны на Тихом океане уже ничего не изменит. Кинг уже давно смотрел на англичан как на «младших партнеров», и их великодержавное мышление и амбициозность его сильно раздражали.

Однако расставание с великодержавным мышлением очень болезненный и долгий процесс. Для поколения, воспитанного на имперских ценностях, это вообще не по силам. Именно поэтому Черчилль так легко увлекся грандиозным проектом и пошел на поводу у первого морского лорда. На обратном пути в Англию премьер-министр пребывал в отличном расположении духа и много говорил о предстоящем участии британского флота в войне против Японии. «В тот день я обедал с премьер-министром, министром военного транспорта лордом Литерсом и генералом Исмеем. Черчилль явно пребывал в отличном настроении и теперь уже окончательно убедился в целесообразности использования британского флота на Тихом океане. Именно поэтому я упомянул об этом обеде с блюдами из крабов и большими бифштексами, за которым премьер-министр сказал лорду Литерсу, что обеспечение флота на Тихом океане должно быть поставлено на высочайшем уровне. Если для этого потребуется 30 или даже 40 судов, мы должны их изыскать! Лорд Литере стал печально задумчивым».

Думается, если бы цифры, названные Черчиллем, услышали офицеры генерального морского штаба, кабинеты Адмиралтейства содрогнулись бы от громового хохота. Первоначальный план операций британского флота в Тихом океане, разработанный в конце 1943 г., предусматривал участие «морского обоза» в составе 74 судов обеспечения. К февралю 1944 г. эта цифра возросла до 134. включая госпитальные суда, суда для отдыха и реабилитации экипажей, военные транспорты, танкеры, водовозы, океанские буксиры и т. д. и т. д. Каннингхэму, привыкшему к ограниченным пространствам Средиземного моря, эти требования поначалу показались чрезмерными. Однако штабные офицеры объяснили ему, что британским военным кораблям придется оперировать на расстоянии 6000 км от ближайших баз в Австралии. Как выразился первый морской лорд, им предстояло «таскать снаряды за собой на собственном горбу».

Лишь с большим трудом, ценой перенапряжения всех ресурсов удалось «наскрести» требуемое количество судов

обеспечения для «морского обоза». Некоторые проблемы британскому Адмиралтейству так и не удалось решить до самого конца Второй мировой войны. Одним из первых запросов, пришедших в Адмиралтейство из Тихого океана, была просьба прислать танкеры со скоростью хода свыше 18 узлов для непосредственного сопровождения боевой эскадры. Выяснилось, что флот «владычицы морей» таких кораблей попросту не имеет.

Англичан в значительной степени выручило то обстоятельство, что в отличие от Эрнеста Кинга, командование Тихоокеанского флота США в лице адмирала Честера Нимица и его починенных отнеслось к их великодержавным амбициям участвовать в войне против Японии терпимо и дружелюбно. Позднее в своем донесении Брюс Фрэйзер писал: «Вопреки всем сомнениям, американцы доверяли нам безоговорочно, а всевозможная помощь, которую они нам оказывали, сыграла неоценимую роль для нашего конечного успеха…». Вице-адмирал Бернард Роллингс, осуществлявший непосредственное оперативное командование британскими ударными соединениями в Тихом океане, высказался даже более определенно: «Будет уместным особо упомянуть о готовности к сотрудничеству американского командования на Маиусе и Улити (американские островные базы. — Д.Л.). Я уверяю, что мы обращались к ним за помощью только в тех случаях, когда сталкивались с проблемами, решение которых оказывалось нам явно не по плечу, и всякий раз они незамедлительно приходили к нам на помощь…».

Но эти события были еще впереди. Пока же предстояло, заручиться согласием австралийского правительства на базирование британского флота в Австралии и использование этой обширной страны в качестве главного источника снабжения, а также организации там инспекционного департамента Адмиралтейства. Первоначально австралийцы не проявили особого желания идти навстречу англичанам. Они и так уже обеспечивали снабжением американцев. Тем не менее, эту проблему удалось решить, и когда британский флот прибыл в Австралию, отношение к англичанам было самое доброжелательное. Главной базой британского Тихоокеанского флота стал Сидней, расположенный на берегу великолепной бухты и имевший все необходимые портовые сооружения и ремонтную базу.

Не менее сложным оказался вопрос о командовании. В октябре Фрэйзер возвратился в Лондон, чтобы обсудить планы предстоящих операций и сформировать штаб Тихоокеанского флота. После долгих препирательств и многочисленных

«переигрываний» в военно-морском департаменте в Вашингтоне союзники пришли к решению, что британский Тихоокеанский флот поступит в подчинение Честеру Нимицу. Но Фрэйзер, по своему статусу, будет стоять выше любого другого американского флагмана, подчиненного Нимицу.

Фрэйзеру предстояло осуществлять командование из Сиднея, а затем с более продвинутой базы, которую предполагалось организовать в будущем. Поскольку Фрэйзер лишь изредка будет поднимать свой флаг на корабле, следовало подобрать второго флагмана в младшем звании для командования флотом в открытом море. Каннингхэм предложил на эту должность вице-адмирала Бернарда Роллингса, прошедшего в его подчинении суровую закалку на Средиземном море. Фрэйзер не возражал. Командующим авианосным соединением, которому предстояло выполнить роль главной ударной силы, назначили вице-адмирала Филиппа Вайяна. Контр-адмиралы Э.Дж. Бринд и Р.М.Сервайс приняли командование двумя крейсерскими эскадрами. Контр-адмирал Дж. Г.Эдельстен возглавил эсминцы.

В пределах 6 месяцев до окончания войны в Европе первый морской лорд планировал сосредоточить в Тихом океане 4 линкора типа «Кинг Джордж V», 5 или 6 бронепалубных авианосцев. Эти корабли вместе с П крейсерами, 9 эскортными авианосцами, большим комплектом эсминцев, подводных лодок, шлюпов, фрегатов, тральщиков и всех необходимых вспомогательных судов представляли собой сильное и хорошо сбалансированное дополнение к флоту Соединенных Штатов. Большие надежды англичане связывали с бронепалубными авианосцами, которые, как им казалось, «утрут нос» американцам в борьбе с самолетами камикадзе.

Консультации в Лондоне в октябре 1944 г. показали, что отношения между Каннингхэмом и Фрэйзером не улучшились. Первого морского лорда раздражало то, как придирчиво и тщательно командующий Тихоокеанским флотом подбирает себе штаб и младших флагманов. Хотя осторожность Фрэйзера в решении кадровых вопросов была вполне извинительна: ему предстояло командовать могущественным флотом, оперативная зона которого находилась в 20.000 км от метрополии. Фрэйзеру удалось практически сразу установить хорошие и дружеские отношения с командующим британскими вооруженными силами в Юго-Восточной Азии лордом Луи Маунтбэттеном. В отличие от Сомервилла, он не стал выторговывать себе «особых условий» или «принципиальных пунктов», и атмосфера недоверия и раздраженности улетучилась. Говорят, что после первого же совещания с Фрэйзером Маунтбэттен воскликнул: «Какой

разительный контраст по сравнению с его предшественником»!

Маунтбэттен планировал комбинированное наступление на Рангун при поддержке флота. Однако по настоянию Каннингхэма на совещании в Лондоне операция по захвату Рангуна была отложена до ноября 1945 года. (!) Маунтбэттен, естественно, был страшно разочарован, а первый морской лорд крайне недоволен, что Фрэйзер поддержал эту операцию.

Оба адмирала расстались не вполне довольные друг другом. В начале ноября Фрэйзер посетил Перл-Харбор, где познакомился с Нимицем. С первой встречи оба адмирала прониклись взаимной симпатией и уважением, а впоследствии отлично сработались. Нимиц обратился с просьбой, чтобы авианосцы британского Тихоокеанского флота по пути в Австралию нанесли удар по японским нефтеперерабатывающим заводам в Палембанге, на Суматре, которые производили авиационный бензин.

Фрэйзеру, естественно, хотелось наилучшим образом выполнить первую просьбу своего непосредственного командующего. Речь также шла и о престиже только что созданного британского Тихоокеанского флота. Каннингхэм же увидел операцию против Палембанга совсем в ином свете: Нимиц выискивает причины, чтобы оттянуть прибытие английских кораблей в Тихий океан, а Фрэйзер идет у него на поводу. Первый морской лорд записал в своем дневнике: «Признаться, я не понимаю Фрэйзера. У нег нет никакого желания как можно быстрее прибыть на место боевых действий». Каннингхэм совсем было уже собрался своей властью отменить эту операцию, но на помощь Фрэйзеру пришел сам Черчилль, полностью одобривший его намерения, Между тем, у британского морского командования имелось еще немало проблем в европейских водах. 12 ноября 1944 г. тяжелые бомбардировщики «ланкастер» окончательно добили «Тирпица», что стало большим психологическим облегчением для моряков Флота Метрополии, обеспечивавшим проводку конвоев в Советский Союз.

В своих мемуарах Каннингхэм воздал должное мужеству экипажей эскортов, сопровождавших союзные конвои в Мурманск. Колу и Архангельск: «Суровые погодные условия и льды Арктики, особенно зимой, создавали для конвоев не меньше трудностей, чем противодействие противника. Если надводные корабли и торговые суда страдали от жестоких штормов и страшных морозов, снежных вьюг, несущих соленые брызги, немедленно замерзавшие от соприкосновения с металлом, то молодые летчики морской авиации всякий раз рисковали жизнями, поднимая свои машины в воздух с обледеневших полетных палуб авианосцев. Условия, в которых им приходилось работать, были

неописуемы. Авиапатрули взлетали только при ясной погоде, но зачастую им приходилось возвращаться с почти пустыми бензобаками, когда авианосец был уже едва различим в бушующей метели. Такое случалось множество раз, и способность наших пилотов оставаться живыми в этих условиях была просто невероятной. Многих вынимали из кабин обмороженными. Их труд стоит выше всяких похвал».

Союзные арктические конвои — это, несомненно, большая и важная тема, достойная отдельной книги. С августа 1941 г. в СССР прошел 41 конвой, и 36 — в обратном направлении, в составе которых насчитывалось в общей сложности 775 торговых судов. 81 торговое судно союзников погибло. Погибли также 19 английских боевых кораблей, включая 2 крейсера, и 14 получили повреждения в боях с подводными лодками, авиацией и надводными кораблями германского флота. Потери в личном составе насчитывали 2055 офицеров и матросов. Эти транспорты доставили в СССР военной техники на 308 млн.ф. ст. и еще на 120 млн.ф. ст. сырья, продуктов питания, промышленного оборудования и медикаментов. Помимо этого английские граждане пожертвовали 5,2 млн.ф. ст. по линии благотворительности «Помощь России» на покупку медикаментов и одежды. Правительство Великобритании также выделило 2,5 млн.ф. ст.

На правом фланге Западного фронта 7-я американская и 1 — я французская армии, высадившиеся на юге Франции в августе, в ноябре 1944 г. действовали уже между Страсбургом и Саарбрюккеном. Они отлично снабжались через Марсель, хотя и находившийся в 600 км позади фронта. Со снабжением северного фланга дело обстояло не столь благополучно. Ближайшие порты Лориен, Сен-Назер и Бордо все еще оставались в руках немцев. Поэтому американские 3-я, 2-я и 9-я армии, действовавшие между Аахеном и Мецем, снабжались через Шербур, захваченный 27 июня и восстановленный спустя месяц.

1-я канадская армия захватила Гавр и Дьепп, но немцы их так разрушили, что порты оказались выведенными из строя на многие месяцы. Булонь, Кале, Дюнкерк и Остенде обороняли германские гарнизоны, имевшие приказ стоять насмерть. Перед канадцами также стояла задача открыть порты любой ценой, поэтому осенью 1944 г. на всем побережье шли ожесточенные бои. После взятия Остенде союзники получили возможность доставлять для двух армий Монтгомери около 4000 т. грузов в сутки. Затем наступил черед Булони и Кале, но даже вместе с Остенде и английской искусственной гаванью у побережья Арроманша их пропускная способность была недостаточной.

Война превратилась в битву за снабжение. Английская 2-я армия в Бельгии и канадская 1-я армия существовали буквально впроголодь.

12 декабря Каннингхэм был приглашен на заседание правительственного кабинета с участием начальников штабов. После окончания работы официальные лица отужинали с премьер-министром, что затянулось до 1.30. Когда все поднялись, чтобы попрощаться, Черчилль отозвал первого морского лорда в свой кабинет. Он долго расспрашивал Каннингхэма о его шотландском происхождении, а затем сказал, что изучает прецеденты представления к различным рыцарским орденам. На вопрос Черчилля, слышал ли он что-нибудь об Ордене Чертополоха, Каннингхэм ответил, что наряду с Орденом Бани и Орденом Подвязки, это один из самых древних и почитаемых орденов, к тому же шотландский (цветок чертополоха является национальной эмблемой Шотландии. — Д.Л.). Тогда премьер-министр сказал, что обратится к королю с предложением пожаловать адмирала Каннингхэма в рыцари Ордена Чертополоха. «Это было так неожиданно», — вспоминал Каннингхэм, — «что я не нашел, что сказать, но, осознавая, что такая честь является прежде всего комплиментом военному флоту, я тепло поблагодарил его. *Я* не могу припомнить другого морского офицера, не принадлежавшего к королевской фамилии, который удостоился бы такой чести».

Таким образом, новый, 1945-й год ознаменовался для Каннингхэма высокой наградой. Поток поздравительных телеграмм и писем перемежался с плохими новостями. 2 января во Франции в авиакатастрофе погиб адмирал Бертрам Рамсей. Каннингхэм предложил заменить погибшего Рамсея вице-адмиралом Гарольдом Баррафом. Однако Черчилль наотрез отказался: поскольку операция «Оверлорд» завершилась, и снабжение союзной армии в Европе превратилось в рутинную работу, он решил упразднить должность военно-морского командующего.

У Каннингхэма начались проблемы со зрением. В середине января он прошел осмотр у специалистов. Итоги были неутешительными: требуется срочная операция, если адмирал не желает ослепнуть вовсе. Поскольку после операции нужно было провести как минимум два дня в постели и еще две недели с повязкой на глазах, договорились, что ее проведут после грядущей конференции Большой Тройки в Ялте.

Прежде чем прибыть в Ялту, британская делегация во главе с Черчиллем и американская делегация во главе с Рузвельтом собрались на Мальте. На первом совместном заседании

Каннингхэма поразил чрезвычайно усталый и больной вид американского президента. 3 февраля в 9.30 по местному времени самолет британской делегации приземлился в Евпатории. Англичан встретил В.М.Молотов в сопровождении многочисленной свиты советских генералов и адмиралов.

Черчилля и сопровождавших его лиц разместили во дворце графа Воронцова. Когда Крым оккупировали немцы. Гитлер пожаловал этот замечательный дом Эриху Манштейну. Фельдмаршалу так хотелось сохранить его, что он тянул до последней минуты, когда другие дворцы и виллы были уже взорваны. Поэтому советская армия возвратила здание в большей или меньшей сохранности. Библиотека, которую английские начальники штабов использовали в качестве зала для заседаний, была по-прежнему полна книг, главным образом на французском языке.

4 февраля состоялось первое пленарное заседание в резиденции американцев. Рузвельт председательствовал. Сталин попросил сделать обзор операций на Западном фронте, который представил генерал Маршалл. Затем Сталин рассказал о наступлении советской армии на Восточном фронте, подчеркнув, что оно началось раньше времени с тем, чтобы облегчить положение союзников, попавших в трудную ситуацию из-за наступления Рундштеда в Арденнах. Далее он сказал, что союзникам стоит только попросить, и Красная Армия окажет им необходимую помощь, какая в ее силах. Каннингхэм оказался единственным человеком из состава делегации гостей, кто попытался поймать Сталина на слове.

Когда ему предоставили слово, адмирал завершил свое выступление обращением к Сталину, подчеркнув, что он мог бы внести решающий вклад в войну на море, если бы двинул отважную Красную Армию вперед и захватил Данциг, на верфях которого сооружается множество подводных лодок новейших типов. Первый морской лорд сделал это предложение со всей серьезностью, но у присутствовавших оно вызвало всеобщее веселье, а Черчилль вообще хохотал до слез. После окончания заседания он поздравил Каннингхэма с удачным выступлением.

Хотя в Ялте были приняты многие важнейшие решения, на долгие годы определившие судьбы послевоенной Европы, вклад лично Каннингхэма в переговорный процесс был очень незначителен. Впрочем, мнения старого адмирала никто особо не спрашивал. Участники конференции выделили один день для осмотра Севастополя. Англичане посетили старые поля сражений времен Крымской войны — Альму, Балаклаву, Инкерман, — побывали на английском кладбище. Вид Севастополя,

пережившего 11-месячную осаду, потряс Каннингхэма: «… Борьба, по всей видимости, шла отчаянная. Мне никогда не доводилось видеть до такой степени разрушенного города. Не уцелело практически ни одного здания».

Вскоре по возвращении из Ялты Каннингхэм лег на операцию в Лондонскую клинику, и вернулся к своим обязанностям в Адмиралтействе только в марте.

Весной 1945 г. английские военные моряки добились существенных успехов в действиях против японцев в водах Юго-Восточной Азии. Помимо Тихоокеанского флота под командованием Брюса Фрэйзера британское морское командование сформировало отдельный Ост-Индский флот, который возглавил вице-адмирал Артур Пауэр. 20 марта 1945 г. британская 14-я армия взяла Мандалай, а 3 мая после дополнительных десантных операций пал Рангун. Одновременно корабли Ост-Индского флота совершили рейд в Тихий океан. Они нанесли удары по японским аванпостам в Никобаре и на Андаманских островах, а также по нефтеперерабатывающим предприятиям на Суматре. Английские эсминцы, активно действовавшие вдоль побережья Бирмы, блокировали японские гарнизоны. Подводные лодки активизировались в Малаккском проливе и Яванском море, уничтожая японское судоходство и выставляя минные поля.

Правда, они почти не встречали организованного сопротивления и сильного противодействия со стороны японского флота, главные силы которого сражались с американцами в Тихом океане. Японское морское командование держало в Сингапуре всего несколько крейсеров и эсминцев. 15 мая английский самолет-разведчик обнаружил в Малаккском проливе японский тяжелый крейсер, идущий в сопровождении эсминца. Ближайшим соединением английских надводных кораблей оказались эсминцы «Саумарез», «Венус», «Виджилант», «Вираго» и «Вирулама» из состава 26-й флотилии под командованием бывшего штабного офицера Каннингхэма Мэнли Пауэра. Как только пришло сообщение, Пауэр со своими кораблями немедленно устремился наперехват. Около полуночи, недалеко от Пенанга он установил контакт с противником с помощью радара, и его эсминцы устремились в торпедную атаку. Получив попадание 8 торпедами, крейсер «Хагуро» имевший водоизмещение 10.000 т. и вооруженный десятью 8-дюймовыми орудиями, отправился на дно. Шедший с ним эсминец получил повреждения, но ему удалось ускользнуть. Повреждения и потери англичан оказались совсем незначительными. Успех эсминцев Пауэра очень порадовал первого морского лорда.

8 июня подводная лодка «Тренчант» потопила другой японский тяжелый крейсер — «Асигара». В последний день июня тяжелый крейсер «Такао», стоявший на рейде в проливе Джохор близ Сингапура, был атакован и поврежден сверхмалой подводной лодкой, управляемой лейтенантом Я.Э.Фрэйзером и старшиной Дж. Дж. Мэдинсом. Вначале им пришлось пройти через японское минное заграждение, а затем буквально ползти по дну. Добравшись до крейсера, они протиснулись под его днищем и установили заряды в чрезвычайно трудных условиях. Если бы Фрэйзера и Мэдинса поймали, их наверняка ожидала смертная казнь. За проявленные ими хладнокровие и отвагу оба были награждены Крестом Виктории.

Что касается Тихоокеанского флота, то к концу февраля 1945 года англичанам удалось сконцентрировать в Сиднее линкоры «Кинг Джордж V», «Хоу», авианосцы «Индомитебл», «Викториес», «Илластриес», «Индефатигебл» 5 крейсеров и 12 эсминцев. Корабли флота обеспечения и их эскорт еще находились в пути. В середине марта боевые корабли перешли в Манус на островах Адмиралтейства, к северу от Новой Гвинеи, где американцы организовали временную военно-морскую базу.

Манус оказался отнюдь не курортом. Жара там стояла изнурительная. Контр-адмирал Дуглас Фишер, командовавший флотом обеспечения, писал Каннингхэму: «Дождь льет как из ведра по 4–6 часов подряд каждый день, потом начинает дуть крепкий ветер. Но самый большой наш враг — это волнение в бухте, из-за которого действительно трудно осуществлять заправку больших кораблей топливом, а все остальные корабли загружать провизией и боеприпасами… Перспектива активных действий и перехода в другие места очень привлекательна…».

Активных действий пришлось ждать недолго. 18 марта оперативное соединение Роллингса, состоявшее из упомянутых кораблей, двинулось на север, из Мануса в Улити — другую американскую временную морскую базу на островах Палау. Два дня спустя они прибыли в Улити, где флот заправился из американских запасов. Роллингс доложил командующему американским 5-ым флотом, что его корабли будут готовы к боевым операциям ранним утром 23 марта.

В назначенный день в 7.15 британская эскадра вышла из Улити. Настроение царило приподнятое. После нескольких месяцев неопределенности, сложной организационной подготовки и тяжелой работы британский Тихоокеанский флот наконец-то был готов сыграть отведенную ему роль в войне против Японии. Ему предстояло принять участие в операции под кодовым названием «Айсберг», которая имела своей целью захват

Окинавы — важнейшего звена в цепи островов Рюкю, протянувшихся полукругом между Японией и Формозой, и обеспечивавших противника почти непрерывной цепью аэродромов, которые прикрывали вход в Восточно-Китайское море и южные подступы к Японии. На Окинаве разместились мощные оборонительные сооружения и сильный гарнизон. С захватом окинавских аэродромов американцы получали возможность перенести войну на территорию противника.

Адмирал Раймонд Спрюенс командовал американским 5-ым флотом, осуществлявшим эту операцию Соединение Роллингса должно было принять участие в авиационной и артиллерийской поддержке десанта, а также обеспечивать южный фланг операций, нейтрализуя японские аэродромы на островах Сакисима, расположенных примерно в 200 милях к юго-западу.

На пути к оперативной зоне эсминцы пополняли запасы топлива с танкеров флота обеспечения, а также с обоих линкоров, чему сильно мешал крепкий северо-восточный ветер и волнение. Завершив дозаправку, Роллингс двинулся вперед со скоростью 23,5 узла и на рассвете 26 марта вышел на позицию в 100 милях от своих целей. С 4 авианосцев Вайяна в воздух поднялось сильное соединение истребителей, которые атаковали аэродромы на островах Исигаки и Мияко. Затем в дело пошли бомбардировщики.

Противник сражался ожесточенно. Организованное сопротивление на Окинаве продолжалось до 21 июня. Все это время эскадра Роллингса и флот обеспечения беспрерывно находились в море в течение 32 дней, с 23 марта по 23 апреля, а затем еще 30 дней, с 1 по 31 мая. 8-дневный интервал они провели на американской военно-морской базе Сан-Педро Роудз на Филиппинах, устраняя мелкие неполадки, заправляясь топливом, загружаясь продовольствием и боеприпасами с кораблей флота обеспечения.

После первой серии успешных атак, начавшихся 26 марта, японцы смогли быстро оправиться и нанести ответные удары. Ранним утром 1 апреля, после того как два японских истребителя обстреляли из пулеметов «Индомитебл» и «Книг Джордж V», самолет камикадзе врезался в основание надстройки «Индефатигебла». При этом погибли 30 матросов и офицеров, а полетная палуба временно вышла из строя. По прошествии относительно короткого промежутка времени его самолеты вновь получили возможность участвовать в операции. Вскоре после этого эсминец «Ольстер» пострадал от близкого разрыва авиабомбы и его пришлось буксировать на Лейте. В тот же вечер еще один камикадзе атаковал «Викториес», идущий полным

ходом. Самолет одним крылом задел полетную палубу и безвредно соскользнул в море, где и взорвался. Пять дней спустя похожий инцидент случился с «Илластриесом».

12 и 13 апреля английские авианосцы переключились на удары по японским аэродромам на острове Формоза (Тайвань). Возвратившись в оперативную зону в начале мая, английский флот вновь приступил к операциям против островов Сакисима. К тому времени «Илластриеса» сменил «Формидебл», а крейсер «Аргонавт» — укомплектованная канадцами «Уганда». Вскоре после полудня 4 мая, после обычных утренних авиаударов, Роллингс с 2 линкорами, 5 крейсерами и 6 эсминцами расстался с авианосцами и направился на операцию по обстрелу аэродромов на острове Мияко. Погода стояла отличная, и англичане решили предпринять такую операцию по причине желательности подавления зенитных батарей на берегу, а также потому, что «бомбардировки силами флота», как писал Роллингс, «окажут самое благоприятное воздействие на моральный дух экипажей». Корабельная артиллерия причинила значительный ущерб взлетным полосам и противовоздушной обороне острова. Противодействия английские корабли не встретили.

8 тот же день, незадолго до полудня «Формидебл» протаранил камикадзе, врезавшийся в полетную палубу недалеко от «острова», а перед тем еще и сбросивший бомбу. На авианосце 8 человек погибли и 47 получили ранения. Начавшийся пожар уничтожил 11 самолетов. В полетной палубе образовалась дыра, а скорость корабля снизилась из-за того, что осколки бронированной палубы проникли в котельное отделение и даже пробили обшивку второго дна.

Несколько минут спустя еще один камикадзе приземлился на палубу «Индомитебла», флагманского корабля Вайяна. и свалился за борт, причинив лишь незначительные повреждения. Его бомбы взорвались уже под водой.

9 мая имели место новые атаки камикадзе. Во второй половине дня подбитый самолет разбился о полетную палубу «Викториеса». Последовавший пожар вскоре удалось локализовать, но разорвавшаяся бомба пробила полетную палубу и причинила повреждения в нижних помещениях. Пять минуть спустя, авианосец атаковал еще один камикадзе. Его самолет проскользил по полетной палубе, протаранив 4 стоявших на ней истребителя, и упал за борт, охваченный пламенем. Буквально минуту спустя еще один камикадзе сделал заход на «Викториес». но потом сменил цель и обрушился на «Хоу», находившийся на значительном расстоянии. Пораженный зенитным снарядом, самолет пролетел над квартердеком линкора и сгорел в воздухе,

примерно в 100 м от корабля. Через восемь минут 4 камикадзе атаковали «Формидебл» и «Индомитебл» Один из атакующих заложил крутой вираж и таранил с кормы парковую палубу «Формидебла». Раздался мощный взрыв, за которым последовал громадный пожар. Чтобы приглушить пламя, авианосцу пришлось резко снизить ход и практически остановиться. После упорной борьбы пожар удалось локализовать. На верхней палубе и в ангаре сгорели в общей сложности 17 самолетов. Однако, несмотря на все повреждения, «Викториес» и «Формидебл» продолжали операцию, хотя уже не могли задействовать все свои возможности.

32 суток беспрерывного пребывания в открытом море для британского флота было рекордом, не достигавшимся со времен Нельсона. 25 мая эскадра Роллингса и флот обеспечения покинули зону боевых операций и отправились в Сидней, где кораблям предстояло пройти профилактику механизмов и текущий ремонт. В начале июля 1945 г. британский Тихоокеанский флот совместно с 3-им флотом США под командованием адмирала Уильяма Хэлси должен был начать операции против собственно Японии.

В итоговом отчете об операциях британского Тихоокеанского флота Брюс Фрэйзер писал: «Американцы вполне естественно испытывали некоторые сомнения относительно нашей способности проводить операции в условиях Тихого океана. Однако их мнение скоро изменилось. Обильная жатва, которую собрали летчики-смертники с легко защищенных американских авианосцев, соответственно увеличила нагрузку на наши авианосцы, и убедительно продемонстрировала американцам, что мы, опираясь на собственную материально-техническую базу, смогли взять на себя часть их проблем. Теперь я уверен, что наше участие в операциях в центральной части Тихого океана стало не только желательным, но и необходимым».

Тем временем, в Европе война близилась к концу. Самым огорчительным событием для союзников стало известие о смерти президента Рузвельта 13 апреля 1945 г. Канингхэм писал по этому поводу: «… Мы, кто часто встречался с президентом на различных конференциях, чувствовали, что потеряли не только мудрого союзника, но также преданного и искреннего друга Британии. Мы помним, какую огромную помощь он и Америка оказали нам в те черные дни, когда Великобритания сражалась в одиночку: его борьба с изоляционистскими настроениями в рядах своих соотечественников; установленное им „нейтральное патрулирование“ в Западной Атлантике, столь сильно помешавшее действиям германских подводных лодок в наш

самый худший период, и поставившее его страну на грань вооруженного конфликта с Германией еще до объявления войны; 50 эсминцев, которые нам передали осенью 1940 г. в обмен на право создания американских баз в Вест-Индии, на Бермудах и в Ньюфаундленде; огромная финансовая и военная помощь, оказываемая по ленд-лизу.

Оглядываясь назад, мне теперь трудно представить, как могла бы Великобритания выжить без помощи, идущей с другого берега Атлантики еще до того как Соединенные Штаты формально вступили в войну после нападения японцев на Перл-Харбор 7 декабря 1941 г. Действительно, у нас есть столько причин для чувства признательности по отношению к Соединенным Штатам, что это невозможно выразить словами. В значительной степени это произошло благодаря Франклину Делано Рузвельту и его советникам, благодаря их мудрости и дальновидности в разъяснении своим соотечественникам, что после падения Франции именно Великобритания, истекавшая кровью и обнищавшая, осталась последним препятствием на пути нацизма к воцарению над всем цивилизованным миром».

Впрочем, этот несколько напыщенный, хотя и вполне искренний панегирик не должен вводить в заблуждение относительно истинных чувств первого морского лорда по отношению к президенту Рузвельту. Они были гораздо сложнее, чем это может показаться на первый взгляд. Когда дело касалось узко ведомственных интересов, мелочная скаредность и подозрительность брали верх над всеми остальными чувствами. Каннингхэм до конца жизни не мог простить Рузвельту, что тот настоял на разделе итальянского военного флота между всеми союзниками, включая Советский Союз: «… Я помню, какую досаду вызвало у нас неожиданное предложение президента выделить русским 1/3 итальянского флота, сделанное без всяких предварительных консультаций с нами. На какое-то время мы вынуждены были ссудить русским линкор „Ронял Соверен“, 4 эсминца и 4 подводные лодки, что мы едва ли могли себе позволить».

В отличие от Рузвельта, «мудрость и дальновидность» были присущи первому морскому лорду Великобритании в гораздо меньшей степени. Хотя старому, не прошедшему модернизацию дредноуту, эсминцам и подводным лодкам предстояло решать общую с остальным британским флотом задачу — встречать и сопровождать арктические конвои, адмирал Каннингхэм не считал возможным поделиться с восточным союзником даже такой малостью.

К третьей педеле апреля стало ясно, что война в Европе

практически закончилась. Союзники в нескольких местах форсировали Рейн. Германские армии повсюду откатывались назад. 18 апреля был окончательно ликвидирован Рурский котел, в результате чего в плен попали 325.000 немецких солдат. Безоговорочная капитуляция всех германских войск в Италии вступила в силу в полдень 2 мая. 4 мая фельдмаршал Монтгомери известил, что началась капитуляция германских армий в Голландии, Дании и северо-западной Германии. Документ о безоговорочной капитуляции Германии был подписан в штабе Эйзенхауэра в Реймсе в 2.42 7 мая. а в 23.01 8 мая все военные действия прекратились.

Однако Советский Союз отказался признать документ, подписанный в штабе Эйзенхауэра, и настоял на подписании капитуляции в Берлине. Сталин убедил союзников отложить провозглашение капитуляции Германии до 9 мая в связи с тем, что бои на Восточном фронте продолжались.

8 мая, в день победы над Германией в Лондоне царил большой душевный подъем. В полдень в Адмиралтействе началось заседание Совета, главной повесткой дня которого стало распитие бренди «Ватерлоо», выставленного морским министром Э.В.Александером. В 16.30 высшие военно-морские чины во главе с Каннингхэмом поехали в Букингемский дворец, чтобы присутствовать на королевском приеме, устроенном для членов кабинета министров и начальников штабов. Адмиралы добрались туда с большим трудом по причине плотной массы возбужденного народа, окружившего Мемориал королевы Виктории. По этой же причине опоздал Черчилль, которого узнала и задержала толпа ликующих сограждан. Король произнес великолепную речь. Ответное слово премьер-министр произносил голосом, дрожавшим от нахлынувших чувств.

Вместе с Чарльзом Порталом Каннингхэм поехал в министерство авиации, выпить чашечку чая в его кабинете. Затем они отправились в министерство здравоохранения, где премьер-министр, члены правительственного кабинета и начальники штабов должны были появиться на балконах перед народом. Каннингхэму редко доводилось видеть такую толпу. Весь проспект от Трафальгарской площади до Парламентской площади был забит народом. Черчилль произнес несколько слов, в ответ на которые толпа разразилась неистовыми криками. С наступлением темноты Букингемский дворец и Триумфальная арка Адмиралтейства засветились разноцветными огнями; шумно трещали фейерверки; толпа, собравшаяся у Букингемского дворца, орала здравицы в честь короля и королевы. В ту ночь в британской столице осталось немного спокойных мест. По

приказу короля на флоте выдали дополнительную порцию рома.

Несмотря на окончание войны с Германией, у Адмиралтейства оставалось множество проблем, даже помимо продолжения военных действий на Тихом океане. Первоочередной заботой являлись германские подводные лодки, которые все еще оставались в море. В 16.14 4 мая адмирал Карл Дениц, сменивший к тому времени Гитлера на посту главы государства, отдал приказ всем подводным лодкам прекратить военные действия, и возвращаться на базы, но это не предотвратило потопления двух английских транспортов всего в 1 миле от острова Мэй. что у входа в залив Ферт-оф-Форт. Сразу после подписания капитуляции британское Адмиралтейство отдало приказ высшему морскому командованию Германии известить о сдаче все немецкие подводные лодки в море. Им надлежало всплыть на поверхность, поднять черные флаги, доложить свои координаты открытым текстом и следовать указанным маршрутом в предписанные порты.

Первая подводная лодка, выполнившая этот приказ, всплыла на поверхность близ Лизарда 9 мая, и была сопровождена в Портленд. 10 мая — «U-532», везшая из Японии 110 т. олова, 600 т. каучука, 8 т. вольфрама, 5 т. молибдена и 0,5 т. хлопка, всплыла близ Фарерских островов, и была отправлена в Лох-Эрибол. До 31 мая 1945 г. сдались 49 подводных лодок в море, а к середине сентября, когда появилась возможность составить полную инвентаризацию, было подсчитано, что союзникам сдались 156 германских подводных лодок и еще 221 была потоплена или взорвана своими экипажами. Еще 8 были разобраны, 7 попали в руки японцев.

Так закончилась беспримерная борьба на морских коммуникациях Второй мировой войны. С 1 сентября 1939 г. по 8 мая 1945 г. из 1200 подводных лодок, построенных в Германии, союзники уничтожили 785. 246 субмарин потопили надводные корабли, 245 — самолеты берегового базирования, 43 — авианосная авиация. 35 погибли в результате совместных действий авиации и надводных кораблей, 21 потопили подводные лодки, 62 были разбомблены в базах, 25 погибли на минах и оставшиеся 93 — от неизвестных причин.

Адмиралтейству также необходимо было срочно изыскать средства для отправки большого количества продовольствия в Голландию, чтобы предотвратить голодание гражданского населения, и открыть для судоходства порт Роттердам. Предстояло занять острова в проливе Ла-Манш и вывезти оттуда 22.000 немецких солдат. В самой Германии силами военно-морских подразделений нужно было занять Бремен,

Вильгельмсгафен, Куксгафен, Гамбург, Киль, а также другие военные и торговые порты, и открыть их для судоходства. На повестке дня стояли расчистка Кильского канала и принятие капитуляции гарнизона Гельголанда. Что-то нужно было решать с боевыми кораблями германского флота, военно-морскими доками или тем, что от них осталось.

Все это требовало громадной организационной подготовки и больших усилий военно-морского персонала, не считая огромной работы по тралению минных полей, в которой немцы оказывали союзникам всемерную помощь. Дивизионы тральщиков и военно-морские миссии с теми же целями были направлены в Данию и Норвегию.

Вся эта многообразная деятельность военных моряков проходила не без инцидентов. Контр-адмирал Бэйли Громаи, назначенный военно-морским комендантом Киля, писал Каннингхэму, что День Победы над Германией стал праздником для кого угодно, но только не для него и его персонала. Помимо нескончаемого потока кораблей с беженцами, прибывавшими с Балтийского моря, ему приходилось проводить собеседования с высокопоставленными немецкими офицерами. Ему едва удалось утихомирить 4000 немецких солдат, которые неожиданно высадились с десантных судов в Экере-Форде и, не подозревая о том, что война уже закончилась, собрались ее продолжить.

23 мая коалиционное правительство Великобритании ушло в отставку. До проведения всеобщих выборов король поручил Черчиллю сформировать новый кабинет. К власти пришли консерваторы. 24 мая Э.В.Александер последний раз председательствовал на заседании Совета Адмиралтейства. Каннингхэм сказал короткую речь, выразив сожаление по поводу его ухода. Относительно преемника Александера на посту морского министра сбылись худшие предчувствия первого морского лорда. Им стал бывший министр информации и печати Брендам Брэкен. По поводу его назначения Каннингхэм записал в своем дневнике: «Надеюсь, что это всего лишь временно. Мне он не нравится. Он является креатурой Уинстона, и будет пытаться по-уинстоновски самолично всем заправлять в Адмиралтействе». Однако во время своего кратковременного пребывания на посту морского министра Брэкен был слишком поглощен подготовкой к предстоящим выборам и не имел возможности вникать во все флотские проблемы.

15 июля британские начальники штабов вылетели на очередную конференцию «Большой Тройки» в Потсдаме. Их поселили на вилле на берегу озера, где англичанам страшно досаждали тучи комаров. Хотя Потсдам находился в советской

оккупационной зоне, резиденции союзных делегаций охранялись их собственными войсками. На озере курсировали советские патрули, так что каждый, кто появился бы на воде, рисковал навлечь на себя автоматную очередь. Брук и Портал, взобравшись в одну из лодок, стоявших около виллы, решили проверить, ловится ли там рыба, но вынуждены были немедленно вернуться обратно.

На одной из встреч английских и американских начальников штабов генерал Маршалл сообщил, что 16 июля в штате Нью-Мексико успешно прошли испытания атомной бомбы, а несколько дней спустя членов ОКНШ информировали, что Трумэн и Черчилль решили в августе применить ее против Японии. По вопросу применения атомной бомбы мнение Объединенного Комитета Начальников Штабов не испрашивалось. Это было сугубо политическое решение. Однако следует признать, что если бы военных попросили высказаться, Каннингхэм поддержал бы атомную бомбардировку. В те дни он придерживался следующего мнения: «Вторжение на Хонсю, центральный остров Японии, который обороняли 975.000 солдат регулярной армии и около 7.000.000 ополчения, потребовало бы громадных усилий и стоило бы союзникам огромных потерь…Атомная бомбардировка и вызванные ей колоссальные разрушения и жертвы дали бы японцам хороший предлог для капитуляции».

Однако несколько лет спустя после окончания войны Каннингхэм пересмотрел свое отношение к этой проблеме: «… Оглядываясь назад и зная теперь все последствия этого события, я думаю, что мы недооценили воздействия массированных бомбовых ударов, наносимых по Японии самолетами наземного базирования и палубной авиации. Мощный американский флот под командованием адмирала Хэлси со всеми его авианосцами и английский Тихоокеанский флот действовали практически безнаказанно, обстреливая и бомбя побережье Японии. Едва ли хоть один японский город оказался вне досягаемости союзных бомбардировщиков, а прибрежные поселения — за пределами действия корабельной артиллерии. В условиях этих разрушительных налетов и обстрелов, наступления русских в Манчжурии, я думаю, что Япония капитулировала бы без всякого вторжения или применения атомных бомб. Теперь я считаю, что их применение было достойной сожаления ошибкой».

22 июля Каннингхэм побывал в Киле. В Кильской гавани обнаружилось столько исправных плавучих кранов, лихтеров, буксиров, плавучих доков, что ими с лихвой можно было укомплектовать Портсмут, Плимут и Чатам. Укрытия для подводных лодок также уцелели. В одном из них англичане

обнаружили 12 сверхмалых субмарин. Практически в каждом доке стояли полу готовые корпуса подводных лодок. В одном из доков стоял тяжелый крейсер «Хиппер», слегка поврежденный союзными авиабомбами, но в гораздо большей степени собственным экипажем, подорвавшим его корпус глубинными бомбами. У причальной стенки лежал опрокинувшийся вверх килем «карманный линкор» «Адмирал Шеер».

На торпедном заводе в Экерифорде Каннингхэму продемонстрировали трофейный документальный фильм об экспериментах д-ра Вальтера с особым типом подводных лодок, способных развивать подводную скорость до 27 узлов. Они обладали идеально обтекаемым корпусом и были оснащены двумя видами силовых установок — турбиной и дизель-генератором. Затем Каннингхэма познакомили лично с д-ром Вальтером. Он продемонстрировал первому морскому лорду изобретенный им новый вид топлива на основе перекиси водорода, который он именовал «энгелином». Каннингхэму оставалось только порадоваться, что война закончилась *до* того, как подводные лодки д-ра Вальтера вышли на океанские коммуникации. 25 июля начальники штабов возвратились в Англию. На родине их ждало известие, что на общенациональных выборах консерваторы потерпели сокрушительное поражение, в результате чего Уинстону Черчиллю и его команде предстояло сойти с политической сцены. 26 июля Клемент Эттли приступил к формированию лейбористского правительства. Поражение консерваторов Каннингхэм объяснил комплексом причин: за время войны люди «подустали» от Черчилля, и им хотелось видеть на посту главы государства нового человека; «Британский лев» стал слишком деспотичным, граждан раздражали его «сыновья и фавориты», такие как лорд Бивербук, Дункан Сэндис и Рандольф Черчилль, а также попытки консерваторов использовать авторитет и репутацию Уинстона Черчилля. Все эти наблюдения были не лишены оснований, но адмирал упустил из вида, пожалуй, самое главное: простые граждане верили, что лейбористы возвратят «их мальчиков» домой гораздо быстрее, чем консерваторы.

9 августа Каннингхэм получил трогательное письмо от Черчилля, начинавшееся словами «Мой дорогой Эндрю». Он писал, что перед отставкой ему предоставили привилегию подать список лиц, которых он желал бы представить к наградам. Черчилль имел «искреннее желание», чтобы трое начальников штабов получили заслуженное признание за свои труды. Короче говоря, он собирался представить кандидатуру Каннингхэма королю для пожалования ему титула барона. Адмирал не

возражал. Правда, в дневнике он записал: «Этого-то я и боялся. Мне не хватит денег для поддержания достоинства».

Несмотря на все обиды и разногласия, существовавшие между ними, Каннингхэм воздал должное Черчиллю, как государственному деятелю: «Мне довелось иметь дело с Черчиллем при самых различных обстоятельствах за время моей службы на посту первого морского лорда и до того. Мы далеко не на все вещи смотрели одинаково, часто расходились во мнениях и спорили. Но я всегда испытывал чувство глубочайшего восхищения и уважения перед самым замечательным и отважным англичанином, который своей энергией, упрямством и силой воли провел Британию и ее народ через величайшие испытания, какие только выпадали на долю нашей страны. Кто сможет забыть его слова, произнесенные по радио в той самой речи, когда он сказал, что не сможет нам ничего предложить, кроме крови, слез и пота? Он был всегда таким задиристым, таким отважным, исполненным наступательного духа, готовности пойти на любой риск, если это сулило достижения поставленной цели, готовности поддержать любого, кто рисковал ради великой цели. Он ненавидел отвратительный девиз „Безопасность прежде всего“, который был анафемой и для меня».

На Дальнем Востоке война также близилась к завершению. В начале июля главные силы британского Тихоокеанского флота присоединились к 3-му флоту США для совместных операций против территории Японии. Первая атака состоялась 17 июля, когда 1500 самолетов с союзных авианосцев совершили налет на Токио, причинив городу громадные разрушения. В ту же ночь линейные корабли, включая «Кинг Джордж V», обстреляли Хитати и Сукагаву, расположенные на побережье в 80 милях к северо-востоку от Токио. После массированных ударов по побережью союзный флот переключился на уничтожение японских боевых кораблей. 18 июля палубная авиация совершила налеты на военную базу в Иокосуке в Токийском заливе, потопив 12 боевых кораблей и повредив еще 9, включая линкор «Нагато».

Между 23 и 30 июля были нанесены массированные авиаудары с моря по военно-морской базе в Куре во Внутреннем море, и городам вдоль побережья от Осаки до Нагоя. В них приняли участие бомбардировщики дальнего действия с Окинавы. Помимо новых разрушений, причиненных аэродромам эти налеты, по выражению Каннингхэма, «нанесли смертельный удар японскому флоту». Справедливости ради следует отметить, что к тому времени от Императорского флота почти ничего не осталось. Из 12 линейных кораблей, с которыми Япония начала войну, 11 были потоплены и 1 поврежден. 15 из 20 авианосцев

также уже не существовали, а 4 находились в тяжело поврежденном состоянии. Из 18 тяжелых крейсеров уцелели только 2, и те были выведены из строя. 20 легких крейсеров из 22 также покоились на морском дне. Только за один день 23 июля союзники уничтожили 556 японских самолетов.

В ночь с 29 на 30 июля американские и английские военные корабли в течение трех часов с четвертью обстреливали Хамамацу на южном побережье Хонсю с расстояния на более мили от берега.

6 августа над Хиросимой взорвалась первая атомная бомба, а 9 августа та же участь постигла Нагасаки. В тот же день советские войска вторглись в Манчжурию. Последний удар союзный флот нанес по побережью Японии ранним утром 15 августа, незадолго до того, как было достигнуто соглашение о прекращении огня. Япония приняла требования союзников о безоговорочной капитуляции. Именно этот день в Англии и США считается днем победы над Японией. Вторая мировая война закончилась.

Эскадра Роллингса, принимавшая участие в завершающих операциях против Японии, провела в открытом море 55 дней подряд. 27 августа адмирал Фрэйзер сигнализировал в Адмиралтейство, что британские корабли стали на якорь в заливе Сагами близ Токио, 2 сентября 1945 г. на борту флагманского корабля адмирала Хэлси линкора «Миссури» был подписан договор о капитуляции Японии. Адмирала Фрэйзера уполномочили поставить подпись под историческим документом от имени Великобритании. Первый морской лорд был страшно недоволен тем, как он это сделал. Вместо того чтобы одеть на церемонию подписания полный парадный мундир, т. е. форменные брюки, ботинки, китель и фуражку, как, несомненно, сделал бы Каннингхэм, Фрэйзер заявился на американский флагман в форменной рубашке с коротким рукавом, шортах(!) и длинных белых гольфах. Такая выходка в понимании старого морского волка совершенно не отвечала торжественности исторического момента.

По его собственному признанию, Каннингхэм никак не мог поверить, что Вторая мировая война, наконец, закончилась. Морально уставший после шести лет тяжелой беспрерывной службы, адмирал был безмерно рад окончанию этого страшного испытания. Ему очень хотелось вернуться к спокойной жизни в своем маленьком доме в сельской местности. Алан Брук уже объявил, что в конце 1945 г. намерен выйти в отставку. Однако первый морской лорд понимал, что ему еще придется поработать несколько месяцев, чтобы начать перевод флота к состоянию мирного времени, подготовить передачу дел своему преемнику и

лишь после этого уйти в частную жизнь.

С окончанием военных действий для военно-морского командования начался трудный и беспокойный период. Каннингхэм очень скоро осознал, насколько легче вести войну по сравнению с переходом к миру. Теперь адмиралам предстояло иметь дело с новым премьер-министром и министром обороны в одном лице Клементом Эттли. а также с новыми министрами правительственного кабинета. Они с некоторым облегчением узнали, что морским министром вновь стал уже «привычный» им Э.В.Александер.

Естественно, что на командование оказывали сильное давление с целью скорейшей демобилизации огромного числа людей всех трех родов войск, разбросанных по всему миру. Помимо солдат и матросов были еще сотни тысяч освобожденных военнопленных и интернированных, также желавших скорейшего возвращения на родину. Поскольку планы демобилизации были загодя подготовлены, командование немедленно приступило к их выполнению. Однако их практическая реализация оказалась гораздо более сложным и медленным процессом, чем это выглядело на бумаге. Великобритания по-прежнему обременяла себя обширными «обязательствами», многие из которых отнюдь не облегчились с окончанием войны. В коридорах власти Лондона собирались держать войска в Германии, на Ближнем Востоке, в Италии, Греции, на Мальте и многих других местах.

Между тем, бойцы, ожидавшие демобилизации, по вполне понятным причинам категорически не желали подвергать себя дополнительному риску после того, как война окончилась. Командиры кораблей и соединений докладывали о случаях, когда летчики не желали поднимать свои машины в воздух с палуб авианосцев, а экипажи подводных лодок отказывались погружаться. Правительства доминионов желали вернуть своих солдат как можно быстрее. Транспортов для перемещения войск явно не хватало, а каждый хотел, чтобы его требования выполнялись в первую очередь.

В Адмиралтействе с переходом к мирному времени также появились новые проблемы. Морскому командованию предстояло сформулировать концепцию послевоенного флота; решить, какие из строившихся кораблей завершать, а какие пустить на слом; определить минимальную численность личного состава мирного времени. С возросшим значением морской авиации берегового базирования ожидалось, что число людей, занятых в береговых службах, возрастет. В связи с этим поднимался вопрос о сокращении численности плавсостава, потребного для флота в целом. Даже краткий обзор проблем, которые предстояло решить

британскому Адмиралтейству в первые послевоенные месяцы, потребовал бы отдельной книги. После окончания войны темп работы в военно-морском ведомстве не снижался.

27 сентября 1945 г. по случаю визита королевской четы в Эдинбург, Каннингхэм. как рыцарь Ордена Чертополоха, получил приглашение посетить орденскую церковь. В присутствии Георга VI и всех рыцарей Ордена он передал собору военный флаг «Уорспайта». а капитан «Куин Мэри» Ч.М.Форд передал коммерческий флаг этого замечательного лайнера. Это были первые морские флаги, которые заняли свое место среди старых знамен знаменитейших шотландских полков.

На Каннингхэма посыпались такие почести, о которых он и не мечтал. В июне 1945 г. Эдинбургский университет присудил ему почетную степень доктора права, а в октябре следующего года избрал его лордом-ректором. В сентябре 1945 г. адмиралу присвоили звание почетного гражданина города Хоува, где разместилось Училище короля Альфреда, готовившее во время войны морских офицеров из числа резервистов-добровольцев. Еще два месяца спустя Каннингхэм и фельдмаршал Гарольд Александер стали почетными гражданами Манчестера. Первый морской лорд был очень тронут теплым приемом, который ему оказали жители этого города. До конца 1945 г. этот список пополнился почетными степенями доктора права Кембриджского и Бирмингемского университетов. Летом 1946 г. за ними последовали почетные степени доктора права Оксфордского университета, а также университетов Лидса и Глазго.

Было бы глупо утверждать, что Каннингхэм остался равнодушен ко всем этим почестям и знакам признательности. 21 ноября он явился для представления в палату лордов. Его поручителями выступили адмирал флота лорд Чэтфилд и граф Корк.

Правда, с почестями и наградами не обошлось без скандалов и нервотрепки. В конце 1945 г. появилось официальное сообщение, что троим начальникам штабов — Алану Бруку, Чарльзу Порталу и Эндрю Каннингхэму, — будут пожалованы титулы виконтов. Одновременно стало известно, что титул виконта получат три высших армейских чина — Брук, Александер и Монтгомери. От ВВС виконтом станет только Портал, а Теддеру пожалуют титул барона. От флота титул виконта достанется Каннингхэму, а Фрэйзера произведут в бароны.

Первый морской лорд страшно возмутился, посчитав такое распределение титулов вопиющей несправедливостью, прежде всего по отношению к флоту. 4 декабря он уведомил морского министра официальным письмом, что откажется от своего титула

в знак протеста против несправедливого отношения к флоту. На следующий день старого адмирала известили, что мистер Эттли готов пожаловать баронские титулы кроме Фрэйзера еще Тови и Маунтбэттену. Каннингхэм разъяснил, что это не совсем то, чего он добивается. Маунтбэттена сделали главнокомандующим в Юго-Восточной Азии по политическим соображениям, а вовсе не потому, что он обладал талантами выдающегося флотоводца.

Тогда первому морскому лорду намекнули, что если ему так уж обидно за флот, то ему лично могут пожаловать и графский титул. Это окончательно вывело старого адмирала из себя. Он еще раз объяснил, что добивается справедливости не для себя лично, а для своих несправедливо обойденных сослуживцев. По его глубокому убеждению, заслуги адмиралов Джеймса Сомервилла и Филиппа Вайяна непременно должны быть отмечены баронскими титулами. Эттли вряд ли бы согласился, а Каннингхэм отказался от своей публичной демонстрации. Однако в самый последний момент Эттли взял свои слова назад. В бароны были пожалованы Тови и Фрэйзер, а Вайян и Сомервилл — нет. Каннингхэм принял титул виконта, успокоив себя тем, что он сделал для своих товарищей все, что мог.

В Адмиралтействе Каннингхэма заботили главным образом сроки его ухода в отставку и поиски достойного преемника. В начале января 1946 г. он объявил морскому министру о своем желании уйти на покой, а также о том, что самым достойным первым морским лордом считает адмирала Джона Каннингхэма, особо подчеркнув при этом, что в родстве с ним не состоит. Александер из вежливости поупрашивал Каннингхэма остаться на своем высоком посту, но потом «дал себя уговорить». Он также согласился с кандидатурой Джона Каннингхэма. При этом морской министр политично заметил, что главная проблема будет в том, как сообщить эту новость Брюсу Фрэйзеру. Он настоятельно рекомендовал Каннингхэму написать ему персональное «умное письмо» и постараться аргументировано обосновать «наш выбор». Фрэйзер оказался человеком выдержанным и своей обиды или разочарования не показал. «К моему облегчению», — писал первый морской лорд, — «он воспринял назначение Джона Каннингхэма нормально». О предстоящих перестановках в Адмиралтействе было объявлено официально 1 марта 1946 г.

До окончательного выхода в отставку Каннингхэму еще пришлось принять участие в решении некоторых неотложных проблем военного флота. Одна из них была связана с введением новых тарифов денежного довольствия. Матросы и старшины рассчитывали на получение постоянной надбавки к жалованию

«за службу во время войны», и остались очень недовольны, когда выяснилось, что такой надбавки не будет. Еще один повод для недовольства возник в связи с попыткой введения равного денежного довольствия для офицеров и рядового состава соответствующих званий всех родов войск, хотя условия их службы были совершенно разными. Моряки не без оснований выдвинули аргумент, что во время заграничной службы им практически приходится содержать два дома. После долгих обсуждений с комендантами военно-морских баз метрополии командованию удалось добиться внедрения некоторых льгот и надбавок для плавсостава.

В первых числах февраля на кораблях Индийского Королевского флота в Бомбее и Карачи неожиданно вспыхнул мятеж. Для Адмиралтейства причины бунта индийских команд выглядели малопонятными, но в любом случае туда пришлось послать корабли Ост-Индской эскадры. Каннингхэм дал строжайший приказ не открывать огонь ни в коем случае, кроме прямого указания индийского правительства. *«Я* не намеревался допускать, чтобы потом говорили, будто жестокий британский флот расстрелял бедных индийских матросов», — писал первый морской лорд. По счастью, одно только появление на рейде Бомбея крейсера «Глазго» и двух эсминцев оказало такое умиротворяющее воздействие, что проблема разрешилась сама собой.

По факту мятежа было учинено расследование и создана специальная следственная комиссия во главе с вице-адмиралом Уилфридом Паттерсоном. По свидетельству Каннингхэма комиссия проявила большую снисходительность и приняла «вполне разумные решения». Однако в Индии по этому поводу продолжали кипеть страсти. Зато с командующим Индийским Королевским флотом вице-адмиралом Джоном Годфри следствие обошлось сурово, без долгих разговоров отстранив его от командования. Пожалуй, Годфри можно считать самым невезучим из всех британских адмиралов времен Второй мировой войны. В 1942 г. Дадли Паунд обошелся с ним сурово и несправедливо, сняв его с должности начальника отдела военно-морской разведки. В конечном итоге Годфри стал единственным морским офицером, да еще и в звании вице-адмирала, за всю шестилетнюю военную службу не удостоенным ни одной правительственной награды.

В марте 1946 г. Каннингхэм побывал в Белфасте, сопровождая принцессу Елизавету на церемонии спуска на воду нового авианосца «Игл». Обратный путь до Ливерпуля первый морской лорд проделал на эсминце «Соулбэй», новейшем корабле типа

«Бэттл» по его впечатлению, оснащенном «всеми видами смертоносного оружия, кроме артиллерии». Новейший эсминец сильно разочаровал старого адмирала: «Тогда я окончательно убедился, что эти „Бэттлы“ оправдали мои худшие ожидания. Его носовая надстройка возвышалась как Каст-Рок в Эдинбурге. Они называли ее центром управления, который управлял-то четырьмя пушками с общим весом бортового залпа в 200 фунтов. Определенно, нам следует вернуться к эсминцам разумных размеров с сильным артиллерийским вооружением».

Награды и почетные звания продолжали сыпаться на Каннингхэма как из рога изобилия и в 1946 году. В начале декабря к нему явилась депутация мэрии британской столицы с вопросом, не откажется ли первый морской лорд принять звание почетного гражданина города Лондона. Он не отказался. Такой же выдающейся чести удостоились Брук и Портал.

Несколько дней спустя в Лондон с официальной миссией прибыл французский генерал Жуэн, уполномоченный французским правительством наградить английских начальников штабов Большим Крестом Ордена Почетного Легиона. Поскольку Каннингхэм уже имел такую награду, ему предназначалась Военная Медаль Почетного Легиона — в высшей степени необычный и почетный знак, которого удостаивались генералы и адмиралы за долгую и безупречную службу во время войны. Насколько известно, по итогам Второй мировой войны такой награды из иностранцев удостоились только Черчилль и Каннингхэм.

В конце мая первого морского лорда наградили военно-морской медалью Соединенных Штатов «За Отличную Службу». Церемонию награждения провел адмирал Кент Хевитт в присутствии адмирала Леги и других американских морских офицеров, только что удостоенных английских наград.

Наконец, 5 июня 1946 г. Каннингхэм удостоился прощальной аудиенции у короля и на следующий день окончательно покинул Адмиралтейство. Прощание с сослуживцами и подчиненными оказалось настолько болезненным, что под конец старый адмирал потерял дар речи и не смог произнести слово «до свидания».

Адмирал Каннингхэм ушел в частную жизнь, окончательно переселившись в свой загородный дом в Бишопе Уолтэм. Он с удовольствием трудился в саду, ухаживая за цветами и деревьями. У входной двери его особняка висела рында с линкора «Уорспайт». Если адмирала нужно было позвать к телефону, а он в это время находился в саду, домашние били в рынду.

С лета 1946 г. Каннингхэм приступил к работе над мемуарами. В этом многотрудном деле ему помогал капитан I

ранга Тарпел Дорлинг, известный в то время в Англии писатель-маринист, писавший под псевдонимом «Тафрайл». Они очень легко находили общий язык, поскольку Дарлинг был ровесником Каннингхэма. Его морская служба также началась в 1897 г. с учебы на «Британии». «Тафрайлу» довелось повоевать в Южной Африке, послужить на эсминцах в годы Первой мировой войны и даже получить орден «За Отличную Службу». Так что мемуаристу и его «рерайтеру» нашлось о чем поговорить и что вспомнить.

700-страничные мемуары Каннингхэма «Одиссея моряка» вышли из печати в марте 1951 г. 28 марта, в 10-летнюю годовщину битвы у мыса Матапан была устроена торжественная презентация книги. В мемуарах добросовестно описаны ситуации, которые в свое время вызвали разногласия между Каннингхэмом и Черчиллем, хотя тон автора носит нейтрально-примирительный оттенок. Между прочим, первоначальный вариант рукописи содержал жесткую и бескомпромиссную критику средиземноморской политики Черчилля. Когда Каннингхэм отдал рукопись мемуаров на прочтение в Адмиралтейство для официального одобрения и разрешения к печати, цензоров военно-морского ведомства она повергла в шок. Пресс-секретарь Адмиралтейства Джон Лэнг почти год уговаривал старого адмирала смягчить той критических высказываний в адрес Уинстона Черчилля и, надо сказать, своего добился.

Каннингхэм послал экземпляр своей книги с дарственной надписью Черчиллю. В ответ пришло очаровательное письмо, извещавшее, что мистер Черчилль книгу получил и готовится с удовольствием ее прочесть. Однако английские историки, реконструировавшие жизнь «Британского льва» буквально по минутам и тщательнейшим образом проштудировавшие его литературное и эпистолярное наследие, нигде не обнаружили ни одной записи, ни малейшего намека на то, какое впечатление вынес он от чтения мемуаров Каннингхэма. На наш взгляд, здесь возможны два предположения: либо мистер Черчилль попросту не стал читать мемуары, либо они его настолько уязвили, что он не посчитал нужным поделиться впечатлениями даже с автором, хотя бы из вежливости.

Проживая поблизости от Портсмута, Каннингхэм частенько встречался с морскими офицерами, бывал на военных кораблях. Старый адмирал неизменно участвовал в дебатах по военно-морскому бюджету в палате лордов. Как адмирал флота, Каннингхэм имел возможность влиять на решение некоторых вопросов, связанных с морской службой. И он не колеблясь использовал свое влияние, если это могло послужить делу справедливости. Именно Каннингхэм стал инициатором

движения за восстановление доброго имени адмирала Дадли Норта, командовавшего североатлантической зоной в Гибралтаре в 1940 году. Норта сняли с должности и отстранили от командования за то, что он пропустил через Гибралтарский пролив 6 французских крейсеров, совершивших дерзкий прорыв из Тулона в Дакар в сентябре 1940 года. По сути дела, на Норта, не имевшего на этот счет никаких инструкций, свалили всю ответственность за провал союзной экспедиции в Дакар, которой помешали эти самые французские крейсеры.

После войны Норт неоднократно обращался в Адмиралтейство с ходатайством провести служебное расследование, надеясь таким образом восстановить свою репутацию, но всякий раз получал отказ. Морской министр Дж. Н.Томас отказал даже когда его пришла просить делегация из пяти отставных адмиралов флота во главе с Каннингхэмом. Все объяснилось тем, что в вынесении этого несправедливого решения большую роль сыграл Черчилль. Впоследствии он воспринимал всякие попытки реабилитировать Норта как выпады против себя лично. Когда в 1954 году Черчилль вновь стал премьер-министром, он не разрешал выпускать в печать первый том официальной истории войны на море, подготовленный С.У.Роскиллом, до тех пор, пока автор не сочинил удовлетворившее его объяснение отставки Норта.

И только в мае 1957.года, благодаря усилиям Каннингхэма и других отставных адмиралов, Норт был оправдан специальным указом за подписью премьер-министра Гарольда Макмиллана. Незадолго до этого события Брюс Фрейзер, приглашенный на телевизионную передачу о войне, озвучил с телеэкрана черчиллевскую версию причин отставки Норта. «Какой все-таки Фрейзер осел», — прокомментировал его выступление Каннингхэма в письме к Джефри Блейку.

В декабре 1959 года Каннингхэм попал в серьезную автомобильную аварию. В письме к знакомому офицеру старый адмирал так описал это происшествие: «Какая-то свинья выскочила с боковой дороги и протаранила нас в бок, так что машина перелетела через встречную полосу перед носом автотранспорта и врезалась в стену почтового отделения». Старика сильно порезало битым стеклом. Ему потребовалось довольно много времени, чтобы восстановить здоровье.

12 июня 1963 года в первой половине дня 80-летний Каннингхэм побывал в Адмиралтействе. В тот же день он собирался вернуться домой и поехал на такси к вокзалу Ватерлоо, откуда пригородный поезд должен был доставить его в Бишопе Уолтэм. Когда таксист остановил машину на привокзальной

площади, он обнаружил, что почтенный джентльмен на заднем сиденье мертв.

18 июня эсминец УРО «Хэмпшир» вышел в море, имея на борту гроб с телом покойного. На траурной церемонии присутствовали первый морской лорд адмирал флота Каспар Джон, комендант портсмутской военно-морской базы Уилфрид Вудс и множество других отставных и действующих адмиралов. Погода стояла пасмурная и ветреная, свинцовые волны с белыми бурунами сильно раскачивали корабль. В этой мрачной и торжественной обстановке гроб с телом адмирала Каннингхэма и двумя шестидюймовыми снарядами для балласта скользнул в серые воды Ла-Манша.

Четыре года спустя, 2 апреля 1967 года на Трафальгарской площади герцог Эдинбургский открыл памятник адмиралу флота Эндрю Брауну Каннингхэму, работы Франты Бельски. Так правительство Великобритании решило увековечить память о знаменитом флотоводце. Правда, скульптура понравилась не всем, и у нее нашлись критики. Чарльз Мэдден, потомственный моряк, служивший на «Уорспайте» старшим офицером, когда Каннингхэм командовал Средиземноморским флотом, писал: «Этот бюст изображает добродушного старичка. Э.Б.К. не походил на добродушного старичка. У него были твердо сжатые губы, он был свиреп, и внушал опасение».

Вместо заключения

На склоне лет адмирал Каннингхэм подвел итог пройденного им жизненного пути: «Хотя я был рад уходу из Адмиралтейства, и перспектива полного отдыха доставляла мне удовольствие, я не пытался обманывать себя, что полностью устранюсь от всякого участия в делах военного флота. Полвека слишком большой срок, ибо именно пятьдесят лет назад без нескольких месяцев я, будучи совсем юным кадетом, поднялся на борт „Британии“ в Дартмуте, едва соображая, что я делаю. Ни один из моих предков не служил на море. Я приобрел замечательный жизненный опыт, повидал почти весь мир, особенно хорошо узнал Средиземноморье, сохранил воспоминания о знакомствах с великими людьми и тысячами прекрасных людей на военном флоте. Это было время больших перемен и мне довелось послужить на кораблях практически всех типов, включая старинный парусный бриг. Я еще застал на кораблях дульнозарядные пушки, и время, когда считалось, что морской бой будет вестись на дистанции не более одной мили. Будучи мичманом, я получил опыт войны на суше в Южной Африке, и опыт войны на море в двух мировых войнах. Мне не о чем жалеть. Судьба была благосклонна ко мне на каждом отрезке жизненного пути. А иначе как мог человек с такими ограниченными возможностями подняться так высоко»?

Биографией адмирала Каннингхэма автор намерен завершить некогда задуманную им трилогию портретов британской военно-морской истории первой половины XX века. Джон Фишер, Дэвид Битти и Эндрю Каннингхэм были самыми выдающимися личностями в пантеоне британских флотоводцев той эпохи и одновременно знаковыми фигурами, олицетворявшими наиболее типические черты и тенденции в среде офицерского корпуса.

Первый из них — адмирал-политик, талантливый администратор, реформатор, видевший на несколько десятков лет вперед. «Эра Фишера» — это эпоха глубокой технической революции морских вооружений, создания «Дредноута» и подводной лодки, изменения военно-морской стратегии и тактики. Именно Фишер реорганизовал и реформировал британскую морскую мощь в первом десятилетии XX века, подготовив ее к решающей схватке за мировое господство в 1914–1918 годах.

Дэвид Битти — адмирал-аристократ, по своим моральным и нравственным качествам человек давно ушедшей эпохи, которому следовало бы родиться в XVII или XVIII веках. От этого богача и «везунчика» судьба отвернулась только один раз, но в главный

момент его жизни — 31 мая 1916 года, в день решающей битвы германского и английского флотов, не позволив ему войти в историю вторым Нельсоном.

Эндрю Каннингхэм — старый морской волк, просоленный ветрами всех широт, почти полвека простоявший на палубе корабля. Он, если можно так выразиться, олицетворял буржуазную тенденцию на британском флоте. Поначалу профессорский сынок ощущал себя чужаком среди юнцов, носивших родовые фамилии, за которыми стояли по десять поколений военных моряков. Он так и не стал экспертом в какой-либо технической сфере, его толком не учили стратегии и тактике, но никто не знал лучше его толк в морской войне. Он с чудовищным хладнокровием раз за разом шел на неоправданный риск, безжалостно гнал на верную смерть измученные экипажи своих кораблей, и при этом почти всегда выигрывал.

Несмотря на все различия в качествах характера, воспитания и жизненного пути, между ними есть нечто общее. Все трое добрались до самой вершины в военно-морской иерархии Англии — поста первого морского лорда. Все трое действовали в эпоху, когда Великобритания в последний раз выступила на мировой арене как мировая держава в полном смысле этого слова. После окончания Второй мировой войны начался болезненный процесс превращения сверх державы Великой Британии в Англию — часть Европейского сообщества. От первых морских лордов новой генерации, начиная с Луи Маунтбэттена, требовались уже совсем другие качества — им надлежало хорошо разбираться в политике, уметь ублажать парламентариев и министров, нравиться общественному мнению. Эпоха Британской Империи безвозвратно ушла в прошлое. Вместе с ней навсегда ушли в прошлое и великие флотоводцы, водившие эскадры, которые насчитывали больше кораблей, чем весь современный британский флот.

Источники и литература

I. Документы Общества военно-морской истории Великобритании.

1. Battle of the Atlantic and Signals Intelligence: U-Boat Situations and Trends. 1941 — 19457/ed. By D.Syrett. - Ashgate: 1998.

2. British Naval Documents. 1204–1960./ed. By J.B.Hattendorf. R.J.B.Knight, A.W.H.Pearsall, N.A.M.Rodger, G.Till. - Vol. 135. - Cambridge: 1993.

3. The Collective Naval Defence of the Empire. 1900–1940./ed. By M.Simpson. - London: 1997.

4. The Cunningham Papers. 1939–1945./ed. By M.Simpson. -2 vols. - London: 1999–2001.

5. The Defeat of the Enemy Attack on Shipping. 1939–1945./ed. By E.J.Grove. - Ashgate: 1997.

6. The Keyes Papers. 1914–1945./ed. By P.G.Halpern. - 3 vols. - London: 1979–1981.

7. Policy and Operations in the Mediterranean. 1912–1914./ed. By E.W.R.Lumby. - London: 1978.

8. The Royal Navy in the Mediterranean. 1915–1918./ed. P.G.Halpern. - London: 1987.

9. The Somervill Papers./ed. by M.Simpson. - London: 1995.

10. The Submarine Sevice. 1900–1918. /ed. by N.Lambert. - London: 2001.

II. Мемуары, дневники, переписка.

11. Де Голль Ш. де. Военные мемуары. — 2 т. — М.: 1960.

12. Дениц К. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне. — М.: 1964.

13. Эйзенхауэр Д. Крестовый поход в Европу. — М.: 1980.

14. Chatfield E. The Navy and Defence. The Autobiography of Admiral of the Fleet Lord Chatfield. - London: 1942.

15. Chatfield E. The Navy and Defence. It Might Happen Again. - London: 1947.

16. Churchill W.S. The World Crisis. 1911–1918.-4 vols. - London: 1923–1931.

17. Churchill W.S. The Second World War. - 7 vols. - London: 1949–1954.

18. Cunningham A.B. A Sailor's Odyssey. The Autobiography of Admiral of the Fleet Viscount Cunningham of Hyndhope. - London: 1951.

19. Dawson L. Flotillas: a Hard-Lying Story. - London: 1933.

20. Dawson L. Gone for a Sailor. - London: 1936.

21. Dewar K.G.B. The Navy from Within.-London: 1939.

22. Fremantle S.R. My Naval Career. 1880–1928. - London: 1949.
23. Hamilton I. Gallipoli Diary. - 2 vols. - London: 1920.
24. Kerr M. The Navy in My Time. - London: 1933.
25. Keyes R. Naval Memoirs.-2 vols.-London: 1934–1935.
26. Longmore A. From Sea to Sky. Memoirs. 1910–1945. - London: 1946.
27. Macmillan H. War Diaries: Politics and War in the Mediterranean. Jan. 1943 — May 1945. - London: 1984.
28. Vian P. Action This Day: a War Memoire. - London: 1960.
III. Исследования.
29. Амброз С. Эйзенхауэр: солдат и президент. — М.: 1993.
30. Вильсон Х. Линейные корабли в бою. 1914–1918. — М.: 1938.
31. Говард М. Большая стратегия. 1942–1943. — М.: 1980.
32. Иванов Р.Ф. Дуайт Эйзенхауэр. — М.: 1983.
33. Коленковский А. Дарданелльская операция. — М.: 1938.
34. Корбетт Ю.С, Ныоболт Г. Операции английского флота в мировую войну.: 1914–1918.-3т.-М.-Л.: 1941.
35. Лиддл Гарт Б. Вторая мировая война. 1939–1945. — М.: 1974.
36. Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг. — М.: 1934.
37. Михайлов А.А- Линейные корабли типа «Конте ди Кавур». — СПб.: 1996.
38. Михайлов А.А. Линейный крейсер «Худ». — СПб.: 1998.
39. Муженников В.Б. Линейные крейсера Германии. — СПб.: 1997.
40. Муженников В.Б. Линейные кресера Англии. — Ч. 1. — СПб.: 2000.
41. Роскилл СУ. Флот и война. 1939–1945. - 3 т. — М.: 1969–1973.
42. Руге Ф. Война на море. 1939–1945. — М.: 1957.
43. Типпельскирх К. История второй мировой войны. 1939–1945. — М.: 1954.
44. Титушкин СИ. Линейные корабли типа «Витторио Венето». — СПб.: 1995.
45. Barnett C. The Swordbearers. Studies in Supreme Command of the Second World War. - London: 1963.
46. Bennet G. Cowan's War. The Story of British Naval Operations in the Baltic. 1918–1920. - London: 1964.
47. Bradford E. Siege: Malta 1940–1943. - London: 1985.
48. Buell T.B. Master of Sea Power. A Biography of the Fleet Admiral Ernest J. King. - Boston: 1963.
49. Churchill R., Gilbert M. Winston Specer Churchill (1874–

1965). - 8 vols. - London: 1966–1988.

50. Greton P. Former Naval Person: Winston Churchill and the Royal Navy. - London: 1968.

51. Halpern P.G. The Mediterranean Naval Situation. 1908–1914. - Cambridge (Mass.): 1971.

52. Halpern P.G. The Naval War in the Mediterranean. 1914–1918. -Annapolis: 1987.

53. Humble R. Fraser of the North Cape: the Life of Admiral of the Fleet Lord Fraser (1888–1981). - London: 1983.

54. James R.R. Gallipoli.-London: 1965.

55. Jones J. Battleship «Bartiam». - London: 1979.

56. King E.J.. Whitehall W.M. Fleet Admiral King: A Naval Record. - London: 1952.

57. Macintyre D. Fighting Admiral. The life of Admiral of the Fleet Sir James Somerville.- London: 1961.

58. Macintyre D. The Battle for Mediterranean. - London: 1964.

59. Marder A.J. From the Dardanelles to Oran. Studies of the Royal Navy in War and Peace. 1915–1940.-London: 1974.

60. Marder A.J. From the Dreadnought to Scapa Floy. 1905–1919. The Royal Navy on the Fisher Era. - 5 vols. - London: 1961–1970.

61. Ollard R. Fisher and Cunningham. A Study of the Personalities of Churchill Era. - London: 1991.

62. Pack S.W. The Battle Matapan. - London: 1991. 63. Pack S.W. Cunningham, the Commander. - London; 1974.

64. Pack S.W. Battle of Sirte. - London: 1975.

65: Pack S.W. Operation «Husky»: The Allied Invasion of Sicily.- Newton Abbot: 1977.

66. Pond H. Salerno. - London: 1961.

67. Pond H. Sicily. - London: 1962.

68. Roskill S.W. Churchill and the Admirals. - London: 1977.

69. Simpson M. Admiral of the Fleet Viscount Cunningham of Hyndhope (1943–1946)// First Sea Lords: from Fisher to Mountbatten./ed. by M.H.Murfett. - London: 1995. - P. 201–216.

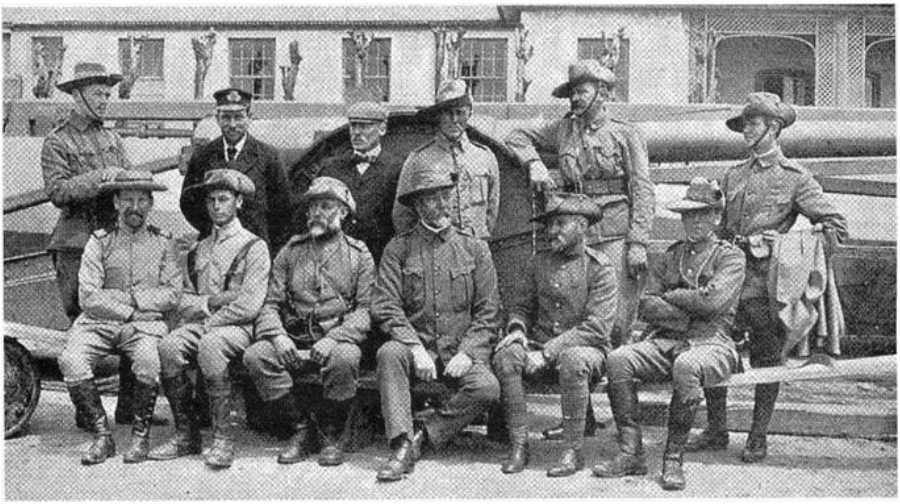
70. Stewart I.M.G. The Struggle for Crete 20 May — 1 June 1941. A Story of Lost Opportunity. - Oxford: 1966.

71. Thomas A.D. Crete. 1941. The Battle at Sea. - London: 1972.

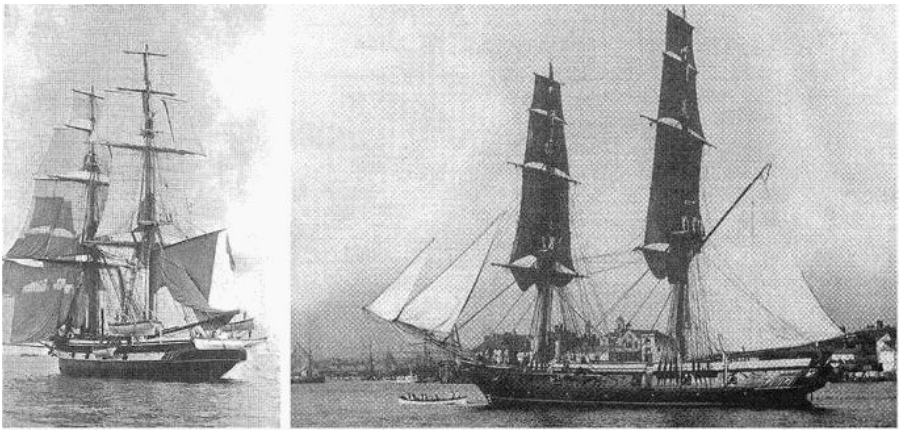
72. Warner O. Cunningham of Hyndhope. Admiral of the Fleet. A Memoire. - London: 1967.

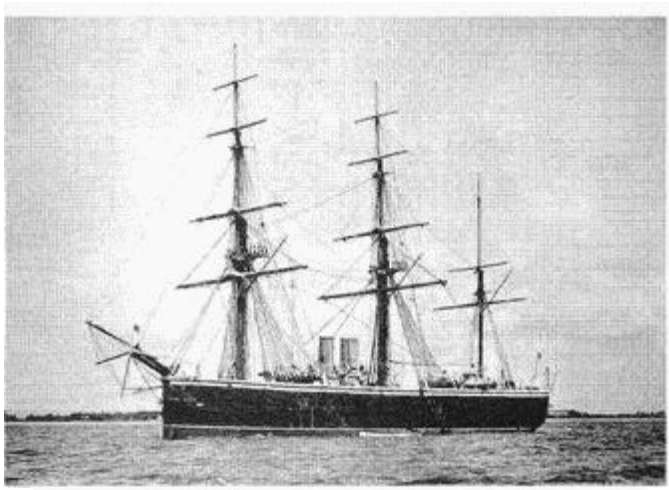
73. Winton J. Admiral of the Fleet Viscount Cunningham.//Men of War: Great Naval leaders of the World War II./ed. by S.Howarth. - London: 1992. - P. 207–226.

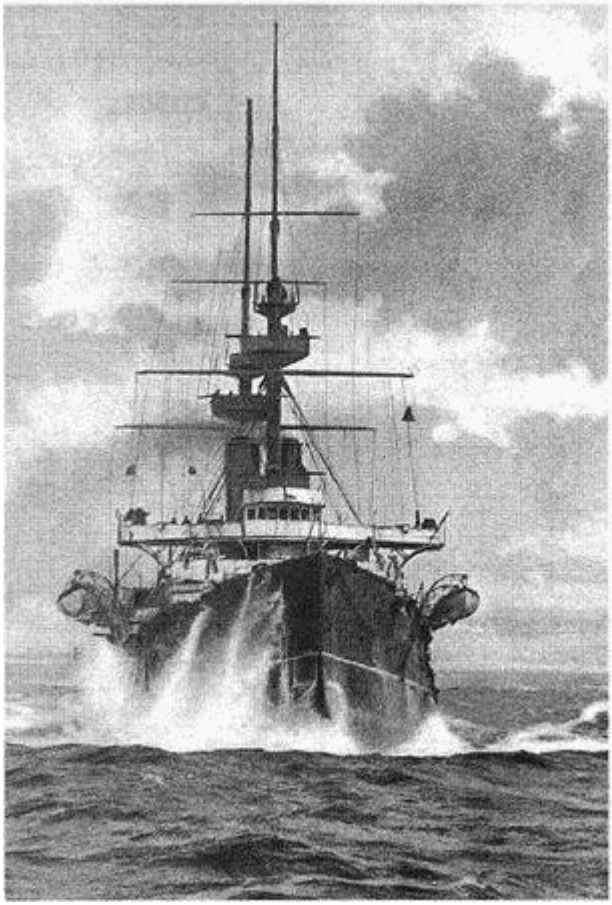
74. Winton J. Cunnineham: the Greatest Admiral Since Nelson. - London: 1998.



Э. Каннингхэм в юности: в 1897 г. будучи кадетом (вверху), в 1900 г. с отцом профессором Д. Каннингхэмом (фото справа) и в мае 1900 г. в составе орудийного расчета под командой капитана I ранга Д. Биаркрофта (на фото внизу сидит второй слева)

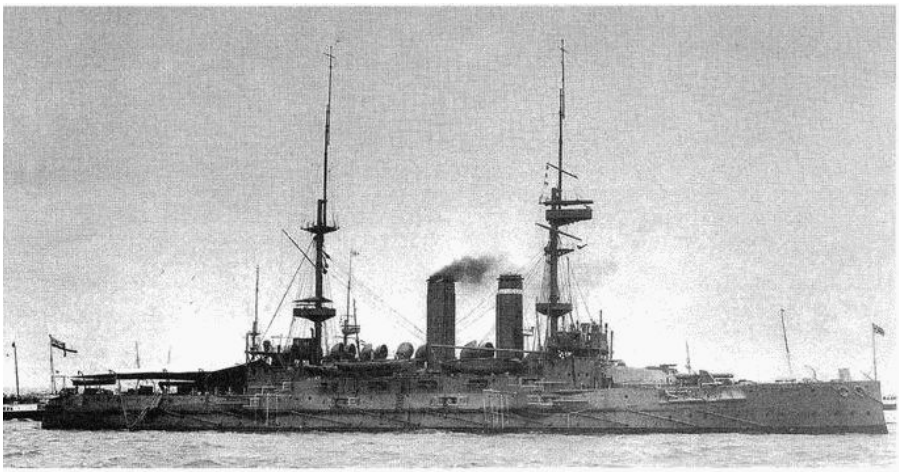


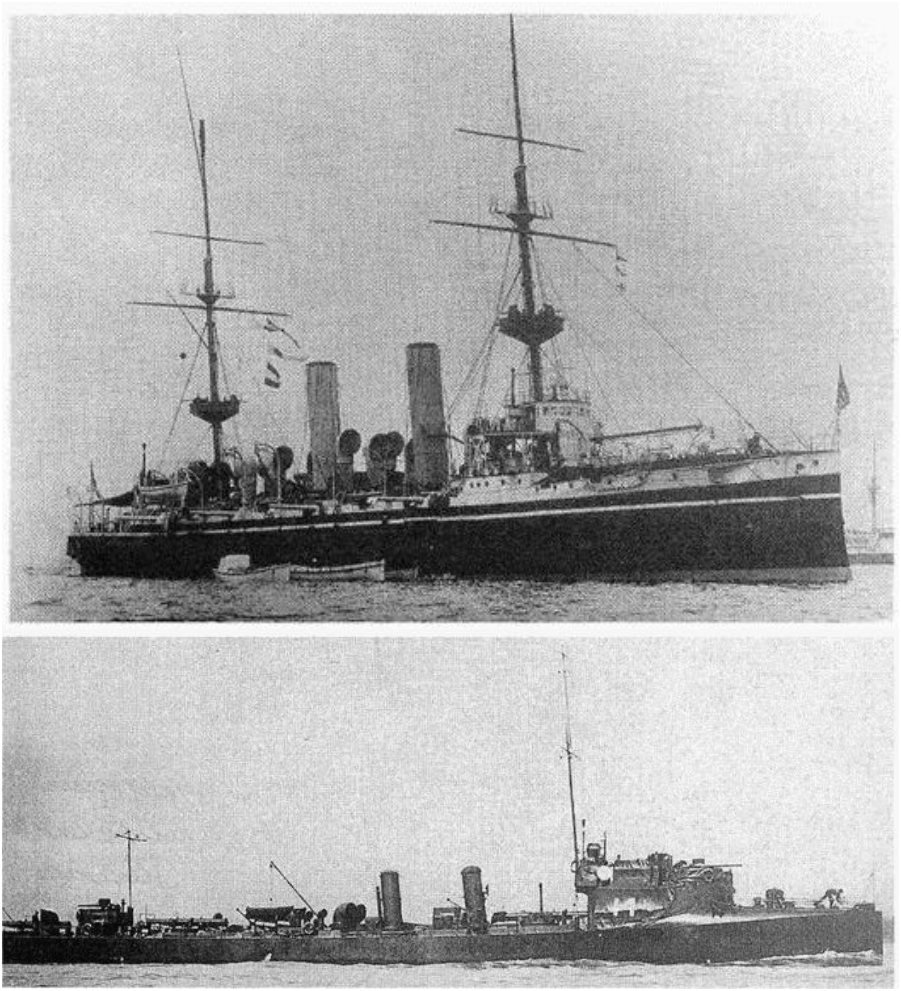




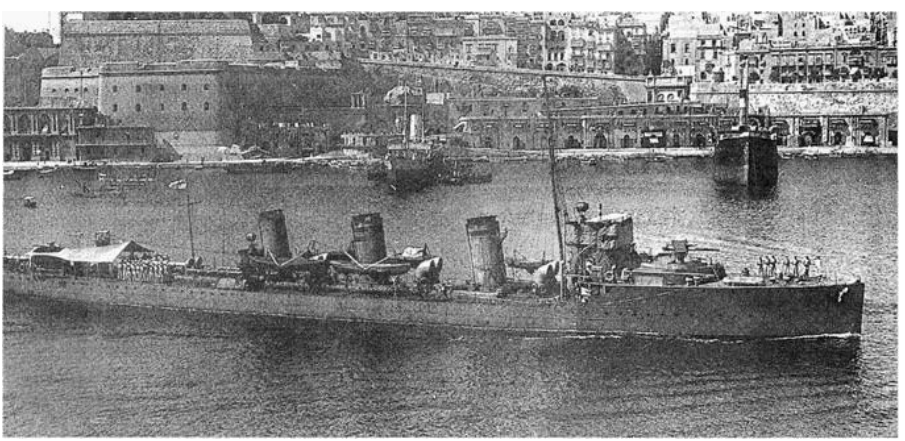
Корабли на которых проходил службу Э. Каннингхэм: учебное судно бриг «Мартин» (вверху), броненосцы «Нортхемптон» (слева) и «Ганнибал» (на фото внизу слева)

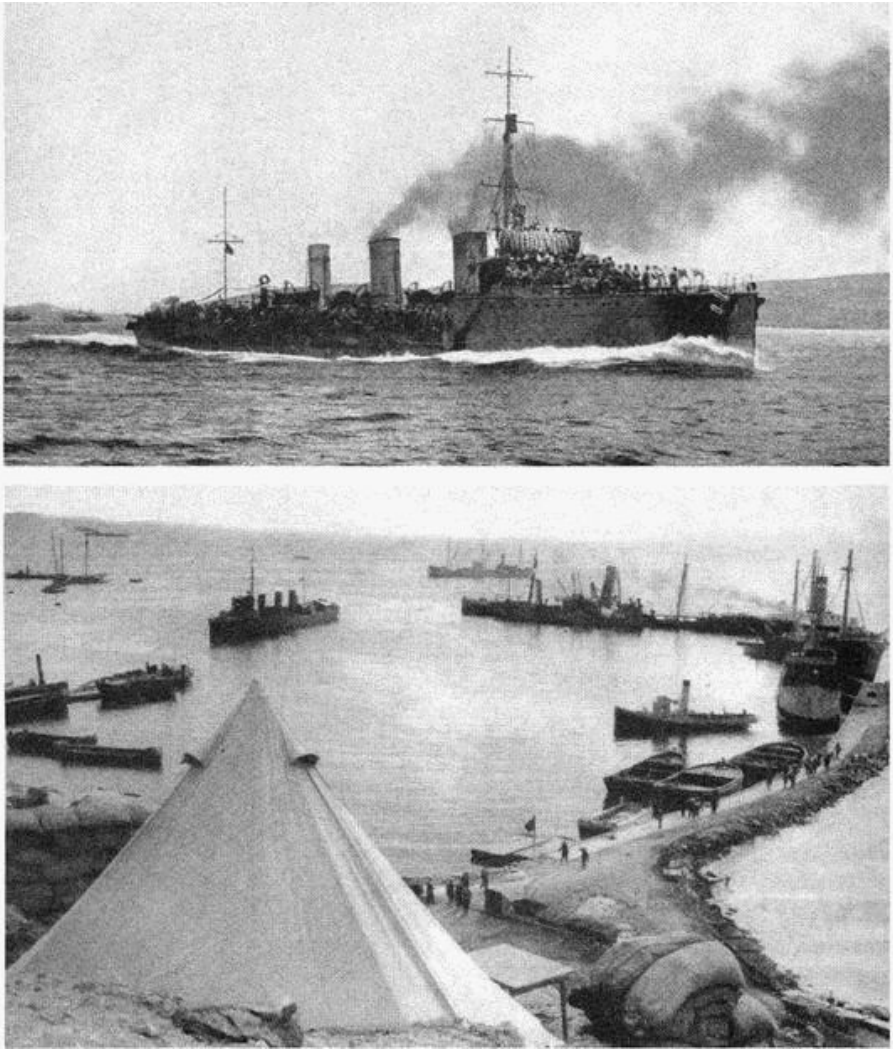
Младший лейтенант Э. Каннингхэм. 1902 г.



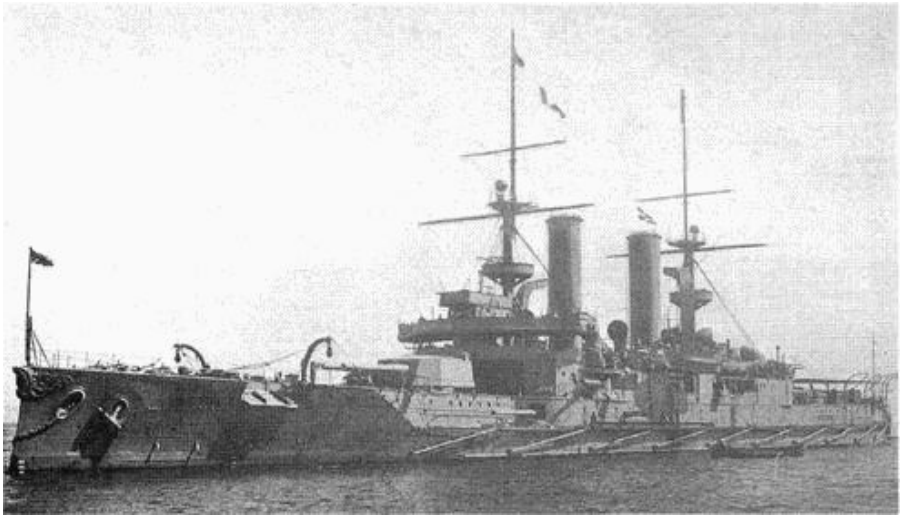


Корабли Э. Каннингхэма: броненосец «Имплекейбл» (вверху), крейсер «Дорис» (справа) и первый корабль, который он в 1908 г. получил в командование, — миноноска № 14 (внизу)

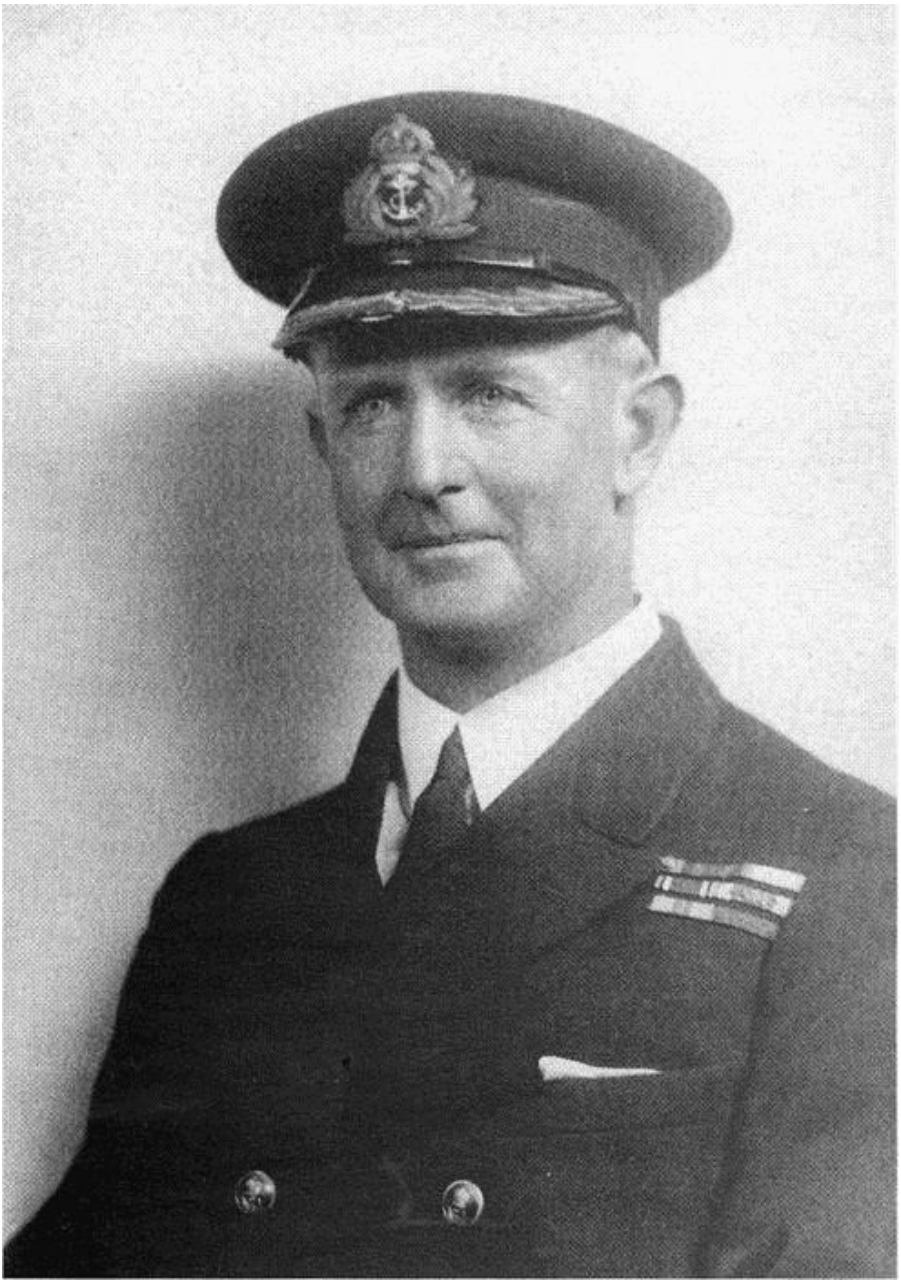




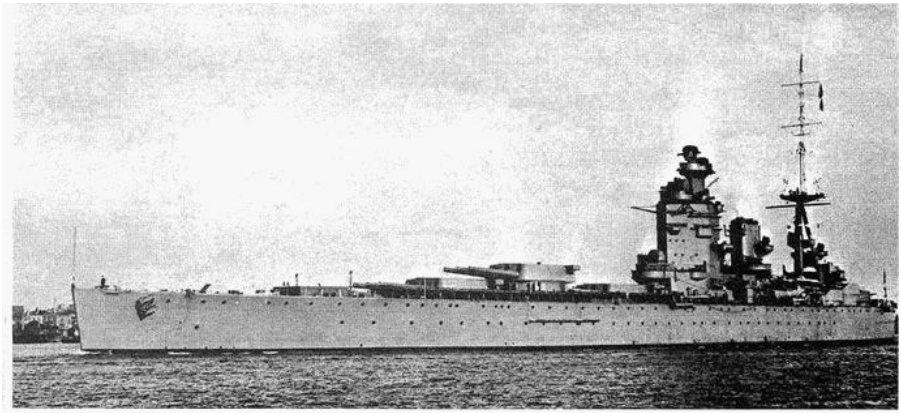
Эскадренный миноносец «Скорпион» — корабль, которым командовал Э. Каннингхэм с января 1911 по январь 1918 г.: в гавани Мальты в 1915 г. (вверху), в Дарданеллах (в центре) и в искусственной бухте у берегов Галлиполи (внизу)



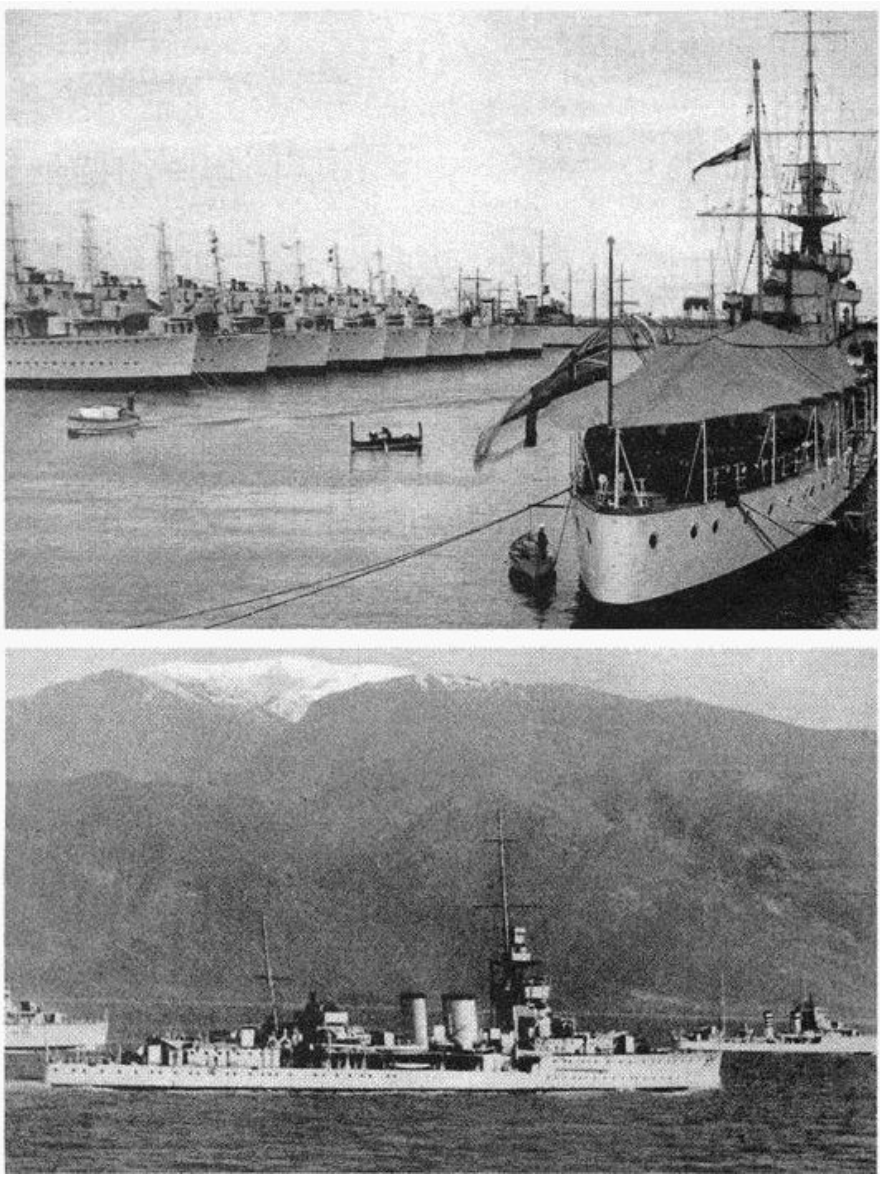
Эскадренный броненосец «Свифтшур». Этим кораблем Э. Каннингхэм командовал в 1918 г.



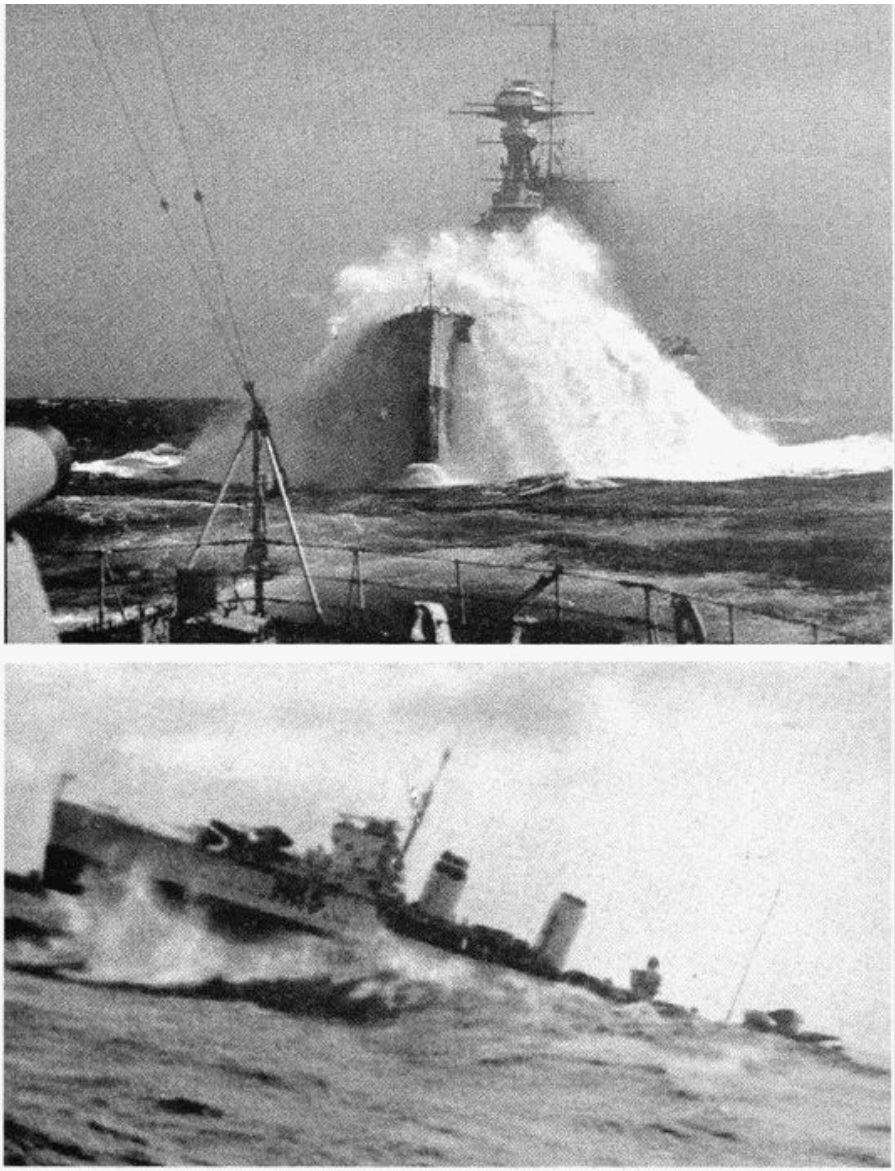
Капитан I ранга Э. Каннингхэм. 1920 г.



Линейный корабль «Родней». С 1928 г. кораблем командовал Э. Каннингхэм.

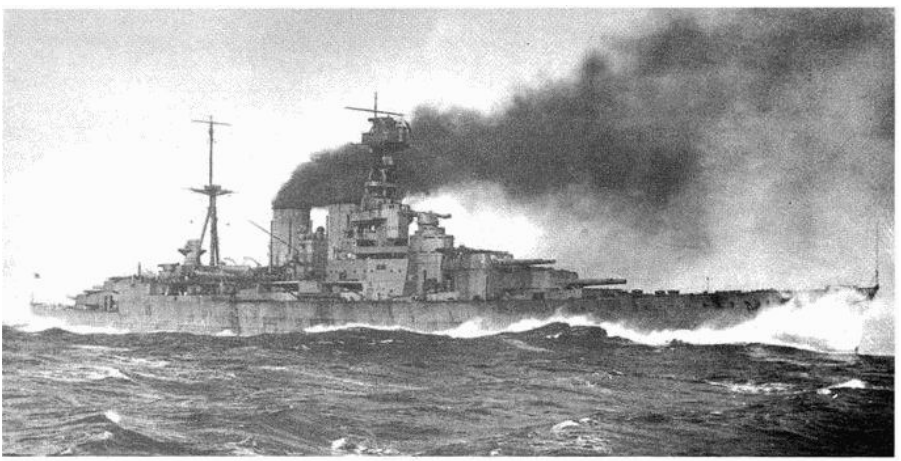


Крейсер «Ковентри» и 3-я флотилия эскадренных миноносцев в базе и на учениях. 1934 г.

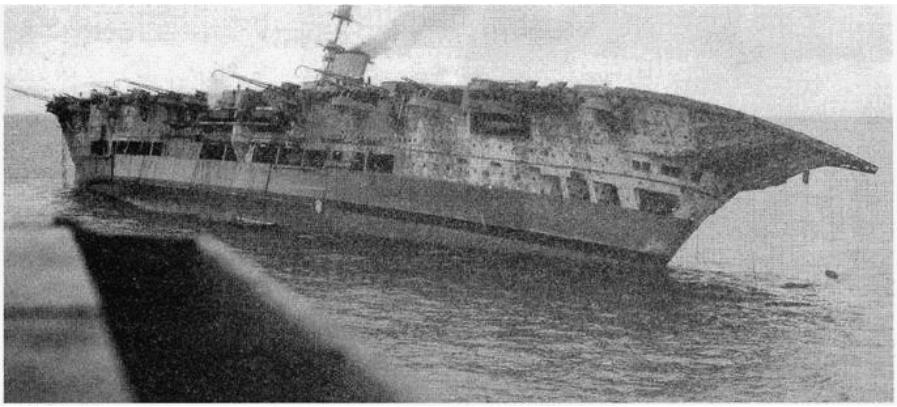


Английский флот на учениях в Атлантике. 1934 г.

На палубе «Уорспайта». 1940 г.



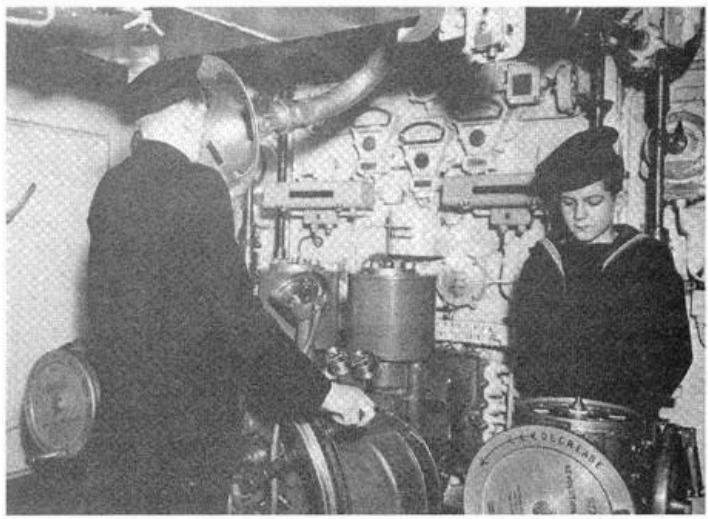
Флагман английского Средиземноморского флота в 1930-х гг. линейный крейсер «Худ» (вверху), Э. Каннингхэм в 1941 г. (слева), на мостике «Уорспайта» в 1941 г. перед боем у м. Матапан (внизу слева) и гибель линкора «Бархем» 25 ноября 1941 г.



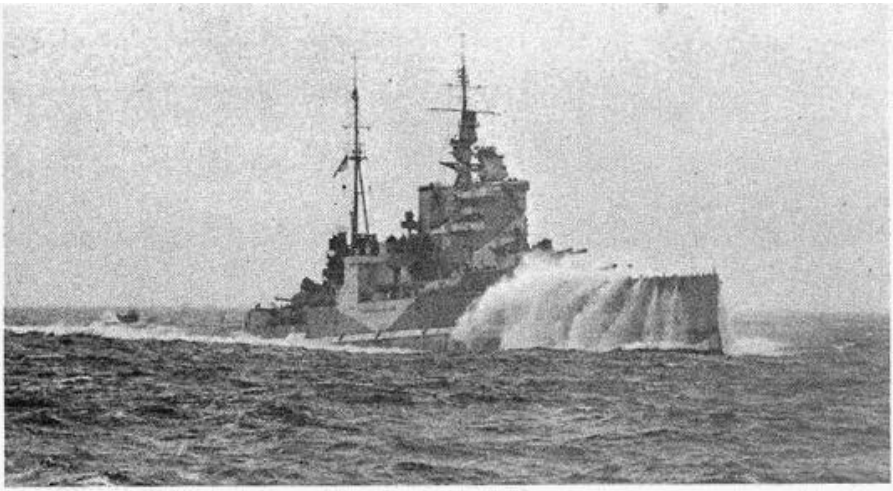
Гибель авианосца «Арк Роял». Ноябрь 1941 г. (вверху)

Э. Каннингхэм и офицеры его штаба на палубе линейного корабля «Куин Элизабет». Осень 1941 г. (в центре)

В Алжире с адмиралом Дарланом (слева направо), генералами Д. Эйзенхауэром и Жиро. Декабрь 1942 г.

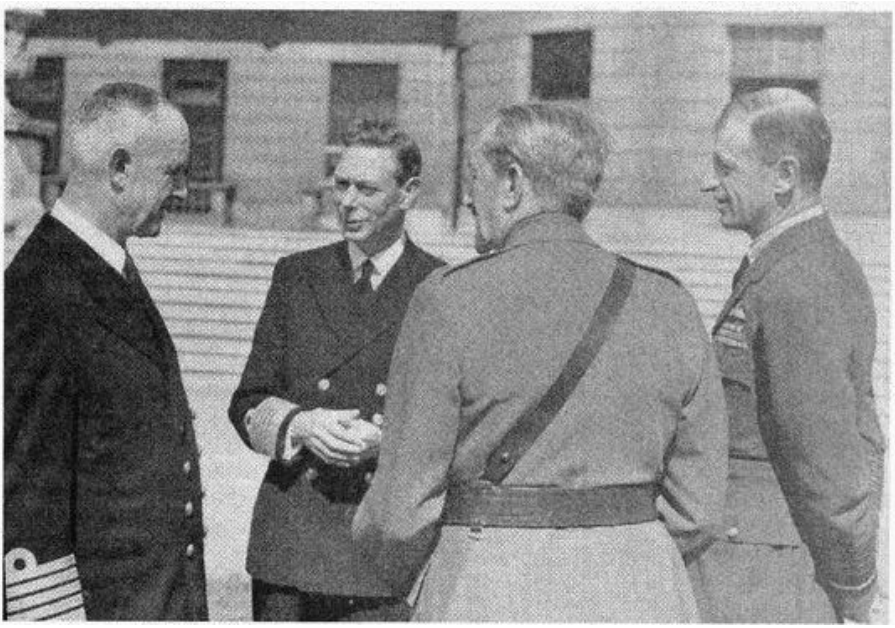


Моряки английского флота в годы второй мировой войны.

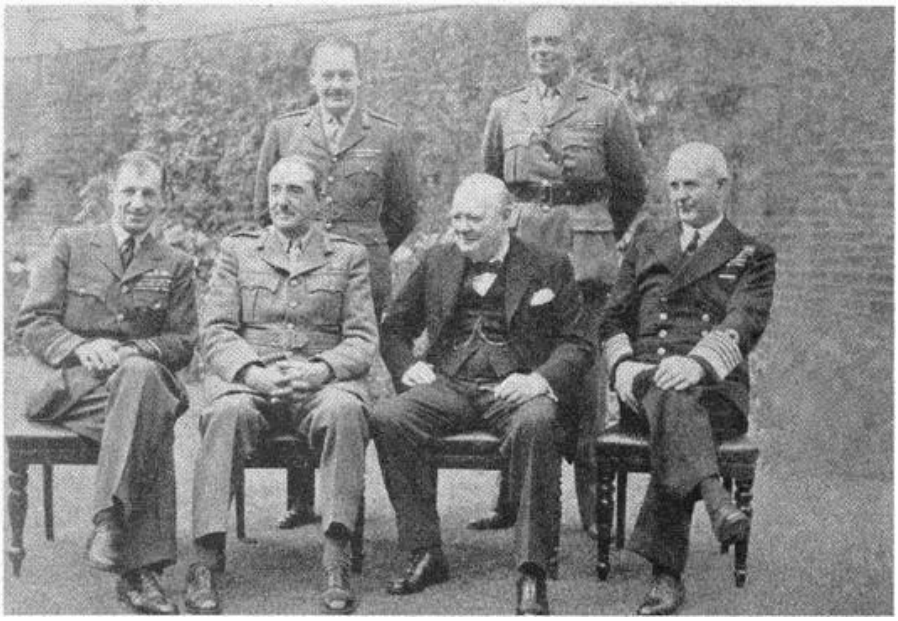


Флагман английского Средиземноморского флота линейный корабль «Куин Элизабет» во время шторма. 1941 г.

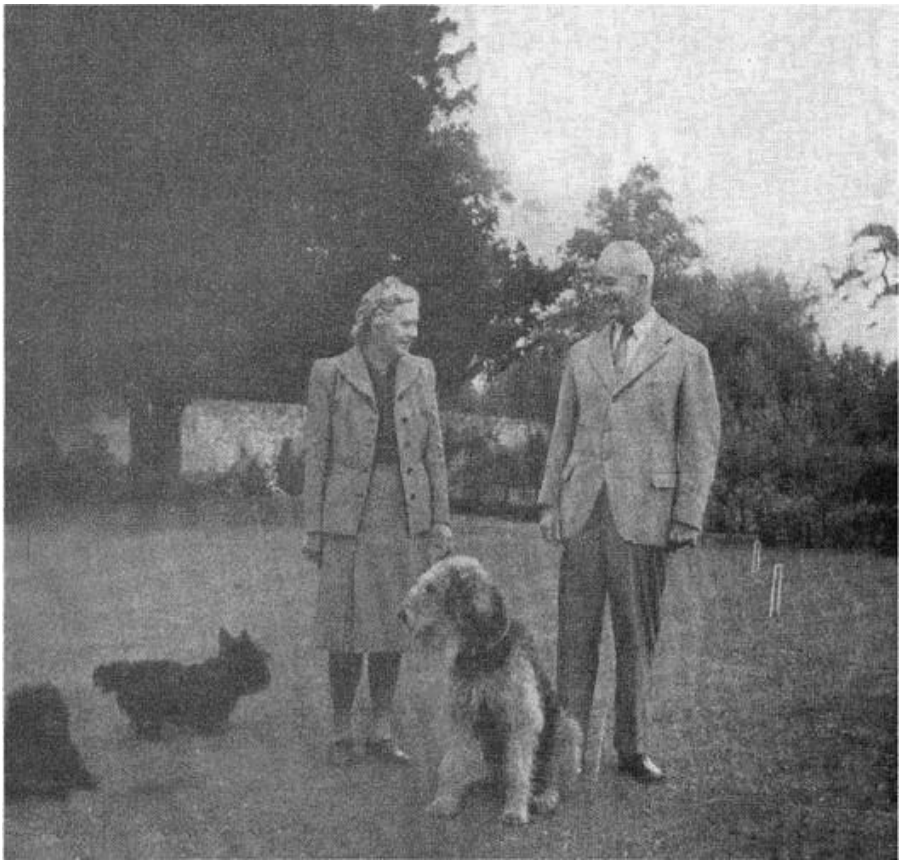
С генералом Д. Эйзенхауэром и вице-адмиралом А. Уилисом на линейном корабле «Нельсон». 1942 г.



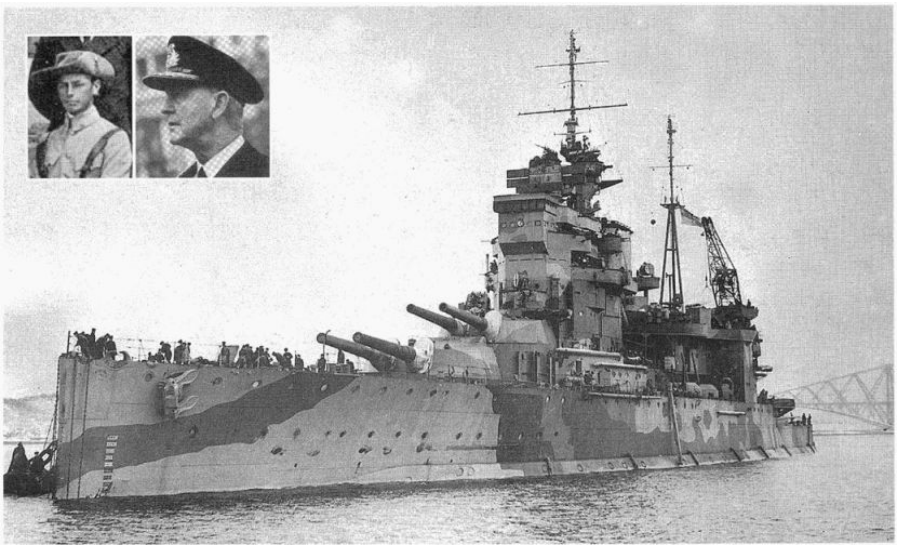
На приеме в Букингемском дворце. 15 августа 1945 г.



У. Черчилль с начальниками штабов. 8 мая 1945 г. (вверху)



Э. Каннингхэм с женой. 1946 г.



notes

Примечания

1

Cunningham A.B. A Sailors Odyssey. The Autobiography of Admiral of the Fleet Viscount Cunningham of Hyndhope. - London: 1951.

2

Warner O. Cunningham of Hyndhope, Admiral of the Fleet: a Memoire. - London: 1967; Pack S.W. Cunningham the Commander. - London: 1974.

3

Roskill S.W. The War at Sea. 1939–1945.- 3 vols.-London: 1954–1961.

Greton P. Former Naval Person: Winston Churchill and the Royal Navy. London: 1968: Roskill S.W. Churchill and the Admirals. London: 1977.

Ollard R. Fisher and Cunningham. A Study of the Personalities of the Churchill Era.- London: 1991.

6

Winton J. Admiral of the Fleet Viscount Cunningham.// Men of War: Great Naval Leaders of World War II./ ed. by S.Howarth, — London: 1992.- P. 207–226.

Simpson M. Admiral of the Fleet Viscount Cunningham oh Hyndhope (1943–1946)//First Sea Lords: from Fisher to Mountbatten./ ed. by M.H.Murfett. -London: 1995.-P. 201–216.

8

Winton J. Cunningham: the Greatest Admiral since Nelson. - London: 1998.

9

The Cunningham Papers. Selections from Private and Official Correspondence of Admiral of the Fleet Viscount Cunningham of Hyndhope./ed. by M.Simpson. -2 vols. - London: 1999–2001.